97-84167-29

Wessel, Max

Der Rückgang der Segelschiffahrt in der...

Berlin

1913

97-84167-29
MASTER NEGATIVE #

COLUMBIA UNIVERSITY LIBRARIES
PRESERVATION DIVISION

BIBLIOGRAPHIC MICROFORM TARGET

ORIGINAL MATERIAL AS FILMED - EXISTING BIBLIOGRAPHIC RECORD

3
Box 6

Wessel, Max: Der Rückgang der Segelschifffahrt in der Ostsee. Berlin 1913: Blanke. 72 S. 8°
Heidelberg, Phil. Diss. v. 18. Febr. 1913, Ref. Gothein
[Geb. 11. Mai 89 Königsberg i. P.; Wohnort: Heidelberg; Staatsangeh.: Preußen; Vorbildung: Kgl. OR. Königsberg Reife 09; Studium: München 1, Heidelberg 5 S.; Rig. 22. Febr. 12.] [U 13. 3739

RESTRICTIONS ON USE: *Reproductions may not be made without permission from Columbia University Libraries.*

TECHNICAL MICROFORM DATA

FILM SIZE: 35mm REDUCTION RATIO: 11:1 IMAGE PLACEMENT: IA (IIA) IB IIB

DATE FILMED: 8-26-97 INITIALS: RB

TRACKING # : 27251

FILMED BY PRESERVATION RESOURCES, BETHLEHEM, PA.

3
Box 6

Der Rückgang der Segelschiffahrt in der Ostsee.

INAUGURAL-DISSERTATION

ZUR

ERLANGUNG DER DOKTORWÜRDE

DER

HOHEN PHILOSOPHISCHEN FAKULTÄT

DER

GROSSHERZOGLICH
RUPRECHTS-KARLS-UNIVERSITÄT
ZU HEIDELBERG

vorgelegt von

Max Wessel
aus Königsberg i. Pr.

1913.

Hermann Blanke's Buchdruckerei, Berlin C. 54,
Kleine Rosenthalerstrasse 9.

Meinem lieben Vater.

Stoffeinteilung.

Einleitung:

Die allgemeinen Gründe des Rückgangs der Segelschiffahrt.

1. Teil:

Die Entwicklung der Segelschiffahrt in der Ostsee bis zu ihrem Höhepunkte.

2. Teil:

Der Rückgang der Segelschiffahrt in der Ostsee.

a. Die Gründe.

b. Ihre Wirkungen auf die bedeutendsten Ostseehäfen.

Schluss.

Einleitung.

Im scharfen Gegensatz zum Landverkehr ist der Verkehr auf dem Wasser allein durch künstliche Fahrzeuge zu bewerkstelligen. Den Anfang der Seeschiffahrt zu bestimmen, ist uns unmöglich. Wir wissen nur, dass wir ihn in weit zurückliegender prä-historischer Zeit zu suchen haben. Nach Ratzel[1]) mögen die ersten Versuche vermittels ausgehöhlter Baumstämme oder aufgeblähter Schläuche und Blasen gemacht worden sein. In diesem Zustand mag die Schiffahrt, wenn man sie so nennen darf, unermessliche Zeiträume verharrt haben.[2])

Dieses erste rudimentäre Stadium in dem Schiffbau und in der Schiffahrt war längst überschritten, als das erste grosse Schiffer- und Handelsvolk des Altertums, die Phönikier, in die Weltgeschichte trat. Die immer weiter fortschreitende Technik hatte gewaltige Veränderungen in dem Schiffbau hervorgebracht, die phönikischen Fahrzeuge waren grosse (oft besassen sie mehrere Stockwerke) Ruderschiffe, die durch menschliche Kraft fortbewegt wurden. Die Benutzung des Windes als Fortbewegungsmittel war wohl nicht mehr unbekannt, aber fand selbst am Anfang des Mittelalters noch wenig Anwendung.

Bei den nordischen Völkern, deren Schiffbau sich unabhängig von dem des Mittelmeeres entwickelt hatte, trat von Anfang an das Bestreben in den Vordergrund, allein die Kraft des Windes als Fortbewegungsmittel in Anspruch zu nehmen und demgemäss fanden die Segel im Norden Europas viel früher Anwendung.

---

[1]) Ratzel „Anthropogeographie" 2 Aufl. Bd. 1, S. 325.
[2]) Siehe Grunzel, System der Verkehrspolitik.

Damit war ein weiterer Schritt getan, der besonders in ökonomischer Beziehung sehr wichtig war; denn eine konstante, sich stets neu-erzeugende Naturkraft wurde in den Transportdienst gestellt. Ein Nachteil war damit verbunden, man musste sich häufig den Launen dieser Triebkraft fügen, da man noch ausser Stande war, sie nach seinem Belieben zu regeln. Wichtig war deshalb die Erfindung der verstellbaren Segel, denn nun war man in der Lage, auch bei ungünstigem Winde den Kurs beizubehalten.

Mit dem Zeitalter der überseeischen Entdeckung wird das Ruderschiff vollkommen verdrängt und der Segler tritt allein in den Vordergrund. Die folgenden Jahrhunderte bis zu dem 19. Jahrhundert wurden voll und ganz von dem hölzernen Segler beherrscht. Erst mit der Erfindung der Dampflokomotive und des Eisen- und Stahlschiffbaues traten auch in der Seeschiffahrt umwälzende Veränderungen ein. Aber nicht allein die Seeschiffahrt wurde beeinflusst, sondern mit ihr auch Handel und Wirtschaft.[3])

Erst seit der Erfindung der Dampfschiffahrt tauchte der Name Weltwirtschaft auf. Wohl haben einige vorgeschrittene Völker einen mehr oder weniger bedeutenden Handel getrieben und wir finden schon früher an einigen bevorzugten Orten Gewerbe, die nicht allein für den lokalen Bedarf arbeiteten, aber von einer Weltwirtschaft können wir erst seit der 2. Hälfte des vorigen Jahrhunderts sprechen. Trotz mannigfaltiger Handelsbeziehungen blieben sich die Wirtschaften der einzelnen Länder fremd, denn das Transport- und Nachrichtenwesen waren noch zu unvollkommen. Der Bedarf erstreckte sich also lediglich auf die lokale Gütererzeugung und dadurch wurde auch gleichzeitig nach den Lagerbeständen der einzelnen Völker der Preis bestimmt. Dies wurde ganz anders mit der Erfindung der Dampfkraft als Fortbewegungsmittel des Schiffes. Der Transport wurde sicherer und gleichmässiger. Dadurch sanken die Frachtsätze und jetzt konnten Güter versandt werden, die früher, sei es wegen ihres geringen Wertes, sei es wegen ihrer geringen Haltbarkeit (Südfrüchte), nicht verschickt werden konnten. Ferner kann man heute, infolge der Schnelligkeit des Transportes, Angebot und Nachfrage bedeutend besser regeln. Die Abhängigkeit von der lokalen Produktion ist damit vollkommen geschwunden.

[3]) Siehe Markus, „Die Seehäfen im heutigen Weltverkehr", Berlin 1886.

Das erste Schiff, das tatsächlich durch Dampfkraft bewegt wurde, war das von Papin. Es wurde jedoch vom Volke zerstört. Versuche, die zu keinem Resultat führten, machten Savery, Dickens und Hull. Nach der Erfindung der Dampfmaschine durch James Watt beschäftigten sich 2 französische Offiziere Graf D'Auxiron und Chevalier Monin de Tullenai bei der Schwaneninsel zu Paris mit Dampfschiffahrtsversuchen. Auch ihre Bemühungen schlugen fehl. Dagegen gelang es einem gewissen Marquis Jouffroy, der dieselben Ideen verfolgte, ein Dampfboot zu konstruieren, dessen Versuche glänzend gelangen. Er wollte auf Grund dieser Erfolge eine Dampfschiffahrtsgesellschaft gründen, die leider aus wirtschaftlichen und politischen Gründen nicht zustande kam. Aehnliche Versuche in England und Amerika scheiterten ebenfalls. Der 17. VIII. 1807 bildete ein Markstein in der verkehrstechnischen Geschichte der Seeschiffahrt, denn an diesem Tage gelang es dem Amerikaner Fulton, den ersten brauchbaren Dampfer auf dem Hudson in Betrieb zu setzen. Dieses Dampfboot, das so reussierte, war die Clermont und sie verlieh dem Namen ihres Erbauers unsterblichen Ruhm. Am 11. VIII. 1807 fand die erste Probefahrt statt, die vollständig gelang und am Tage darauf kam die erste regelmässige Dampfschiffahrtsverbindung zwischen New-York und Albany zustande. Die Fortschritte der neuen Welt spornten nun auch die Europäer zu neuen Versuchen an. Ein schottischer Ingenieur Heinrich Bell konstruierte ein Dampfschiff, das die Verbindung zwischen Glasgow und Greenich aufrecht zu erhalten hatte.

Mit dem Dampfer bekam der Schiffahrtsbetrieb einen völlig veränderten Charakter. Neben der rein seemännischen Besatzung der Schiffe traten nun als unentbehrliche Hilfs-

kräfte das Heizer- und Maschinistenpersonal. Durch die von dem menschlichen Willen geleitete Maschine wude das Schiff mehr und mehr den blind waltenden Naturkräften entzogen, machte es also unabhängig von Wind und Wetter und damit war der Anstoss zu den gewaltigen Umwälzungen gegeben, deren Ende auch heute noch nicht abzusehen ist. Aber einen solchen Siegeszug, wie die Eisenbahn im Landverkehr, hat der Dampfer im Seeverkehr nicht gehalten. Ein so leichtes Spiel hat der Dampfer mit dem bisher den Seeverkehr beherrschenden Segler nicht gehabt. Und zwar aus wichtigen, physikalischen und technischen Gründen, die in dem Kostenpunkte, diesem entscheidenden ökonomischen Faktor, zum Ausdruck kamen. Wenn auch bei dem Segelschiffe bei widrigem Winde jede Seemeile mit Mühe und Arbeit ertrotzt wurde, so blieb die fortbewegende Kraft doch kostenlos, dagegen bildet diese bei dem Dampfer eine erhebliche Belastung der Betriebskosten. Aber auch für die Maschinen- und Kesselanlagen musste Raum geschaffen werden. Und dies war ein weiterer schwerwiegender ökonomischer Nachteil, denn dadurch wurde der Laderaum bedeutend verkleinert und das tote Gewicht nahm zu. Die Zeitersparnis, die der Dampfer für den Transport ergab, nebst der grösseren Regelmässigkeit und Sicherheit mussten also so bedeutend sein, um die höheren Betriebskosten und die daraus sich ergebenden Transportpreise aufzuwiegen. In der ersten Zeit fiel die Zeitdifferenz gar nicht einmal so ins Gewicht. Sehr häufig kam es vor, dass ein flotter Segler bei günstigem Winde den Dampfer überholte. Bei dieser Sachlage wird man es begreiflich finden, dass man hinsichtlich des Erfolges der Dampfschifffahrt im Seeverkehr lange Zeit hindurch arge Skepsis hegte, ja, noch Anfang der 70er Jahre nahm man an, dass das Dampfschiff nur bei dem Personenverkehr rentabel werden würde, während man annahm, dass die grosse Frachtschiffahrt dem hölzernen Segler vorbehalten bleiben würde.

Von dem Wunsche beseelt, das Eigengewicht des Schiffes herabzusetzen, um so die Ladefähigkeit zu erhöhen,

ging die moderne Technik um die Mitte des vergangenen Jahrhunderts vom Holzbau zum Eisen- und später zum Stahlschiffbau über.

Als Baumaterial wurde bis zum Ende des 18. Jahrhunderts ausschliesslich das Holz benutzt. Mit der Zeit trat hierin ein Mangel ein, insbesondere in England. Deshalb sahen wir auch, dass England um diese Zeit einen grossen Teil seiner Flotte in Deutschland, Skandinavien und Holland erbauen liess, denn diese Länder hatten Holz im Ueberfluss oder waren in der Lage, sich es zu beschaffen.

Deshalb ist es ganz natürlich, dass man in England zum ersten Mal Eisen, später Stahl zum Schiffbau verwendete. In der ersten Zeit standen selbst Fachleute dieser Neueinführung des Eisens als Schiffsbaumaterial skeptisch gegenüber. Aber schon eine geringe Anzahl von eisernen Schiffen liessen die Vorzüge des Eisens gegenüber dem Holze erkennen.

Einmal besitzt das Eisen im Gegensatz zu dem Holze Festigkeit nach allen Richtungen, deshalb ist eine starke Verbindung der einzelnen Teile bedeutend besser möglich und dadurch werden wiederum die Konstruktionen geschickter und zweckentsprechender.

Ferner besitzen eiserne Schiffe ein weit geringeres Eigengewicht als hölzerne. Dazu kommt noch, dass im Laufe der Zeit sich das Holz voll Wasser saugt und so das Eigengewicht noch grösser wird.

Nach den Berechnungen von Schwarz[4]) stellt sich die Differenz bei einem Segelschiff von 3000 Registertonnen Deplacement folgendermassen:

Schiffskörper	Eigengewicht	Tragfähigkeit einschliesslich Ausrüstung
Holz	1500	1500
Eisen	1290	1710
Stahl	1140	1860

[4]) Schwarz u. Halle „Die Schiffbauindustrie" Bd. 1, S. 25.

Aus dieser Aufstellung geht hervor, dass ein eisernes Segelschiff bei dem gleichen Deplacement 14% und ein stählernes 24% mehr Tragfähigkeit besitzt als ein hölzerner Segler. Ausserdem hat man auch ein grösseres Volumen zur Verfügung, da ein Eisenbau geringeren Raum in Anspruch nimmt als ein Holzbau.

Infolge dieser Vorzüge ging man auch im Segelschiffbau ständig zur Eisenkonstruktion über, nur noch die kleinen Küstenfahrer baut man heute aus Holz. Zwei Länder machen eine Ausnahme: Amerika und Norwegen. Diese beiden Nationen befinden sich im Besitz unermesslicher Wälder und haben infolgedessen ausgezeichnetes Material für den Bau ihrer hölzernen Segler. Sonst wird ausschliesslich Stahl zum Bau von Segelschiffen angewendet. Um den Dampfer rentabel zu machen, mussten beim Dampfer Fortschritte in der Maschinentechnik gemacht werden, mit deren Hilfe er die Konkurrenz mit dem Segler bestehen konnte.

Diese ökonomisch bedeutende Aufgabe hat die Technik in glänzender Weise vollbracht.

Zuerst verwendete man die Niederdruckmaschine. Sie besass grosse Nachteile: denn sie war ausserordentlich schwer und brauchte sehr viel Kohlen. Eine bedeutende Ersparnis wurde erzielt durch die Erfindung der Kompoundmaschine im Jahre 1858 von John Elder. Der Kohlenverbrauch, der bei der Niederdruckmaschine für jede erzeugte Pferdekraft 2,25 kg betrug, ging bei der Kompoundmaschine auf 0,85 kg zurück. Der ökonomische Vorteil war demgemäss ausserordentlich. Infolge des geringeren Gewichtes der Kompoundmaschine verringerte sich das Eigengewicht des Schiffes und die Ladefähigkeit wurde grösser. Ausserdem wurden die Bunkerräume, die zur Aufbewahrung der Kohlen dienten, beschränkt, da die Maschine bedeutend weniger Heizmaterial brauchte.

Die Maschinen-Ingenieure ruhten nicht, die Kompoundmaschine noch mehr zu vervollkommnen. 1882 wurde die erste 3fache Expansionsmaschine erbaut und wenige Jahre

darauf die 4fache. Der Kohlenverbrauch sank hierbei für eine erzeugte Pferdestärke auf 0,65 kg herab.

Ursprünglich setzten diese Maschinen 2 grosse Räder in Bewegung, die an beiden Seiten des Dampfers befestigt worden waren und vermittels grosser Kästen gegen die Unbilden des Wetters geschützt wurden. Diesen sogenannten Raddampfern haften eine Reihe von Nachteilen an.

Zunächst sind die Maschinen für diesen Dampfertypus schwer, platzraubend und teuer, weil die Kolbengeschwindigkeit bei ihnen geringer sein muss. Ferner liegt bei ihnen, im Gegensatz zu dem später aufkommenden Schraubenschiff, die Maschine in der Mitte des Schiffes. Sie nimmt also den günstigsten Platz für den Aufenthalt der Passagiere fort. Bei schwerem Seegang, also wenn die Räder am nötigsten gebraucht werden, können sie am leichtesten beschädigt werden. Dazu kommt noch, dass bei stürmischem Wetter meistens nur ein Rad im Wasser arbeitet, während sich das andere frei in der Luft dreht. Derselbe Uebelstand machte sich auch bei dem Segler bemerkbar, denn man traute der Technik noch nicht allzuviel zu und rüstete die Schiffe mit Takelage aus. Kam der Wind von vorne, so boten die unförmigen Radkästen einen bedeutenden Widerstand. Ebenso machten die Radkästen ein bequemes und praktisches Anlegen an den Kai zur Unmöglichkeit. Auf kleinen Seen und Flüssen machten sich die Mängel weniger bemerkbar und man findet sie hier noch viel in Gebrauch.

Weit grössere Bedeutung sollte die Dampfschiffahrt durch die Schraube erhalten und sie wirkte daher für den Ozean bahnbrechend. Das erste Schraubenschiff „Ciretta“ wurde von dem Oesterreicher Ressel im Jahre 1828 erbaut. Leider wurde die glückliche Versuchsfahrt durch einen Unfall unterbrochen und die Polizei versagte auf Grund dieses Unfalls alle weiteren Versuche. Erst im Jahre 1836 konstruierte der Engländer Smith ein Schraubenschiff, dessen Probefahrten mit Erfolg gekrönt waren, und damit fand die Schraube allgemeine Einführung.

Die hydrodynamischen Vorgänge bei der Arbeit der Schraube sind noch recht wenig geklärt. Für die Grösse ihrer Flügel, für ihre Form u. s. w. sind nur praktische Versuche massgebend. Man weiss, dass die geringste Flügelzahl, also zwei, die grösste Schnelligkeit bedingt, aber ihr Gang ist sehr unruhig. Daher findet die Schraube mit 3 und 4 Flügeln am meisten Anwendung. Was ihre Form anbetrifft, so lehrt die Erfahrung, dass kleinere Schrauben vorteilhafter wirken, wahrscheinlich, weil die Oberflächenreibung geringer ist.

Neuerdings wendet man sogenannte Turbinen an, aber die praktischen Versuche werden erst ergeben, ob sie sich bewähren und Anwendung finden. Heute verwendet man bei den Ozeandampfern ausschliesslich die Schraube als Triebmittel.

Die technischen Vervollkommnungen an dem Bau und dem Betriebsystem des Dampfers erzielten eine starke Herabsetzung der Kohlen und eine Vergrösserung des nutzbaren Laderaumes. Diese ökonomischen Vorteile, verbunden mit der 3—4fachen Transportintensität errangen dem Dampfer endgültig den Sieg auch im Frachtverkehr.

Im J. 1843 kreuzte der erste Seedampfer Great Britain den Ozean und im Jahre 1890 überstieg der Bruttotonnengehalt der Dampferflotte bereits den der Segelflotte; seitdem gehen die Segler immer mehr zurück. Ausser den beiden schon erwähnten Ländern Amerika und Norwegen, die noch eine starke Segelflotte haben, macht Frankreich noch eine Ausnahme. In Frankreich wurde nämlich der Bau von Segelschiffen staatlich subventioniert und auf diese Weise die natürliche Entwicklung künstlich gehemmt. Die ständigen Ballastfahrten dieser Segler bewiesen aber, dass ein Verkehrsbedürfnis für sie nicht vorlag und seitdem ist man davon abgegangen, den Bau von Seglern zu unterstützen. Am Schluss des 19. Jahrhunderts liegt der ozeanische Verkehr vollkommen in den Händen der Dampfschiffahrt.

Tonnage in 1000 R. T. { **Dampfer brutto** / **Segler netto.**

	Grossbritannien	Deutschland	Frankreich	Vereinigte Staaten	Norwegen	Welthandelsflotte
1874/75						
Dampfer	3 015,8	233,8	318,8	768,7	51,1	5 226,9
Segler	5 383,7	810,2	736,3	2 181,7	1 349,1	14 523,6
1894/95						
Dampfer	9 707,0	1 058,6	872,1	660,4	406,1	15 657,1
Segler	3 485,6	593,7	256,3	1 403,5	1 297,8	9 597,7
1898/99						
Dampfer	10 993,1	1 625,5	952,7	810,8	628,5	18 871,0
Segler	2 910,6	535,9	279,4	1 285,9	1 144,5	8 693,6
1905/06						
Dampfer	15 409,5	3 093,7	1 261,6	1 338,7	1 081,3	29 963,4
Segler	1 606,2	471,1	467,1	1 320,7	694,9	6 037,5

Diese Zahlen zeigen den ausserordentlichen Rückgang der Segler an dem Welthandelsverkehr. Dieser Rückschritt ist etwas überraschend, denn infolge der technischen Verbesserungen rentieren sich die Segelschiffe unter gewissen Bedingungen sehr gut, so z. B. die Schiffe der Firma Laeisz. Die beiden hervorragendsten Segler dieser Firma sind der Potosi mit 4025 Registertonnen und die „Preussen“ mit 5080 Registertonnen; das letztere Schiff ist leider im Jahre 1911 bei Dover gestrandet und zu Grunde gerichtet. Diese beiden fünfmastigen Segler mit ihren schlanken und widerstandsfähigen Stahlkörpern und ihrem ausgezeichneten Segelgeschirr legten die Strecke von Hamburg nach Iquique, die je nach dem Segelwege zwischen 10 und 11 000 Seemeilen schwankt, in ca. 75 Tagen bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 7½ Knoten zurück. Die Höchstleistung dieser Segler betrug 16½ Knoten und überschreitet damit die der meisten Dampfer und bieten ihnen auch in der Beförderung ihrer Stapelfracht, des Salpeters, erfolgreich die Spitze.

Noch ein wirtschaftlicher Faktor hat dazu beigetragen, dass die Anteilnahme der Segelschiffahrt an dem Weltver-

kehr ständig abnimmt.[5]) Dieser ist der Suezkanal. Die Versuche, den Isthmus von Suez zu durchstechen, waren zahlreich. Schon im frühen Altertum waren die Pharaonen, Ptolomäer, Römer und Araber bemüht, diesen Verbindungsweg zwischen dem Mittelmeer und dem Roten Meer herzustellen. Auch das Mittelalter zeitigte einige Versuche. Aber die Durchführung dieses glorreichen Problems war dem Franzosen Lesseps vorbehalten. Am 17. November 1869 wurde dieser neue Seekanal dem Weltverkehr eröffnet. Dadurch wurde der Seeweg nach Indien um 12 700 km verkürzt. So sehr auch der Kanal für den Verkehr fördernd wirkte, erlitt die Segelschiffahrt durch ihn schwere Einbusse. Seit der Entdeckung des Seewegs nach Ostindien durch den kühnen Portugiesen Vasco de Gama war der Verkehr mit Asien allein der Segelschiffahrt überwiesen; denn die Kohlenversorgung bei der langen Reise um Afrika war mit grossen Schwierigkeiten verknüpft. Mit der Eröffnung des Suezkanals wurde es anders. In Port Said wurde ein grosses Kohlendepot errichtet. Ferner, selbst wenn die Segler den Weg durch den Suezkanal nahmen, waren sie im Nachteil, denn die Fahrt wurde für sie durch die Schleppkosten erheblich verteuert. Ausserdem ist das Rote Meer, durch das sie ihren Weg nehmen mussten, wegen seiner Windstillen berüchtigt, so dass die Segler unter Umständen eine wochenlange Verzögerung hätten erleiden können. Hier würde, um der Segelschiffahrt eine günstige Wendung zu geben, der Einbau von Hilfsmotoren am Platze sein. Tatsächlich ging mit der Herstellung des Suezkanals die Suprematie an die Dampfschiffahrt über.

Die neueste Zeit hat ja, wie wir gesehen haben, prächtige Segler gezeitigt, die sich sehr gut rentieren. Verschwunden aus dem Weltverkehr sind aber die grosse Masse der Vollschiffe und Barken. Aehnlich wie im Weltverkehr, ja noch in stärkerem Masse, ist die Segelschiffahrt in der Ostsee zurückgegangen. Ehe wir uns nun die Verhältnisse in der Ostsee ansehen, wollen wir einen Blick auf die Entwicklung der Segelschiffahrt in ihr werfen.

[5]) Vgl. Scholz, „Die Stellung der Segelschiffahrt zur Weltwirtschaft und Technik", Jena 1910.

1. Teil.

I. Kapitel.

Die Ostsee ist der Schauplatz eines für sich fast selbständig geschichtlichen Lebens gewesen. Obgleich es nur ein kleines Binnenmeer ist und nur durch enge Strassen mit dem Weltmeer zusammenhängt, hat es doch grosse Wichtigkeit für den europäischen Norden erlangt.[1])

Bis zum 12. Jahrhundert und darüber hinaus war die Ostsee ein von Skandinaviern und Slaven beherrschtes Meer gewesen. Um die Mitte des 13. Jahrhunderts trat ein Umschwung ein. Veranlasst wurde er durch glaubensvolle Missionstätigkeit und kaufmännische Betriebsamkeit. Durch diese beiden Faktoren wurden die Ostseeküsten dem deutschen Handel bis Livland und Finnland hinauf erschlossen. Kolonisiert wurden diese Gegenden durch die Herrschaft des Deutschen und des Schwertritterordens. Diese beiden Ritterorden haben dem Handel unschätzbare Dienste geleistet, denn durch ihre Arbeit öffneten sich dem deutschen Volke neue Gebiete und eine Menge für den Handel wichtiger Städte entstanden.

Bei dem Handel mit den neu erschlossenen Gebieten zeichnete sich besonders Lübeck aus. Lübeck, ursprünglich von den Wenden gegründet, später aber von den deutschen Fürsten neu erbaut und von ihnen mit Privilegien ausgestattet, stand unstreitbar allen niederdeutschen Städten voran und betrieb schon im 12. Jahrhundert einen schwunghaften Handel mit den Nordländern. Lübeck gab auch die Veranlassung zu dem deutschen Städtebunde, vor dessen Flotten der ganze Norden Europas zitterte, der den Handel auf 2 Meeren unbeschränkt lenkte, Königskronen nahm und gab und ganze Länder seinem merkantilistischen Monopol unterwarf.

[1]) Siehe Scherer, „Geschichte des Welthandels", Leipzig 1852.

Es gibt viele Annahmen über die Entstehung der deutschen Hansa. Die wahrscheinlichste ist, dass sie aus einem Schutz- und Trutzbündnis der einzelnen Städte nebeneinander hervorgegangen ist. Es würde zu weit führen, die ganze Geschichte der Hansa ausführlich hier wiederzugeben. Um aber von der Ausdehnung des Handels und der Schiffahrt in der Ostsee um jene Zeit ein Bild zu gewinnen und um die Zeit nach dem Verfall der Hansa zu verstehen, muss man wenigstens einen skizzenartigen Umriss von der Bedeutung dieses deutschen Städtebundes haben.

Erst im 14. Jahrhundert entwickelte sich in der Ostsee für den Seehandel ein Zentrum und zwar durch den Städtebund, der durch die deutsche Hansa begründet wurde. Der Kern des Bundes, seine ersten Mitglieder waren unstreitig die Ostseestädte, an der Spitze Lübeck. Diesem Bunde schlossen sich die Städte in Holstein, ferner Hamburg, Bremen und die westlichen Städte an. Auch binnenländische Städte gehörten der Hansa an, so Köln, Dortmund, Münster, Soest, Braunschweig, Magdeburg u. s. w. Erprobt wurde die Hansa des Städtebundes zum ersten Male im Kampfe gegen Woldemar III. von Dänemark im Jahre 1361. Aus ihm ging die deutsche Hansa siegreich hervor. Dadurch wurde der Ruf des Bundes verbreitet, die Aufmerksamkeit der ganzen damaligen Welt richtete sich auf ihn. Den Städten selbst gab der Sieg das Bewusstsein ihrer Macht und die Kenntnis von den Mitteln und Wegen sie zu erhalten. In diese Periode fällt auch die erste Verfassungsurkunde. Ihre Grundzüge sind Schutz und Verbreitung des Handels, Behauptung bereits erworbener und Erwerbung neuer Handelsprivilegien. Um dies zu ermöglichen, sagten sich die Städte gegenseitige Hilfe zu Wasser und zu Lande zu. Um der Einmischung einer fremden Macht in ihre Angelegenheiten vorzubeugen, hatte der Bund die schiedsrichterliche Vermittlung in allen Streitigkeiten unter sich.

Die Hansa verstand es meisterhaft, sich im Laufe der Zeit auszubreiten. Dabei verfolgte sie immer nur das eine

Ziel, ihren Handel auszudehnen und zu sichern. Alle ihre glorreichen Kriegstrophäen zu Wasser und zu Lande und ihre konstitutionellen Kämpfe mit Kaiser- und Landesherren bildeten immer nur die Mittel zu dem einen unverrückbaren, stets gleichen Ziel, grossen und sicheren Handel zu treiben und für ihn Privilegien und Freiheiten zu erwerben. Das kaufmännische Interesse tritt überall in den Vordergrund und um die Herrschaft zur See und das Monopol für den Handel zwischen Nordwesten und Ostsee zu erlangen, musste eine Zusammenballung der Kräfte und eine handelspolitische Konföderation stattfinden.

So dehnte sich die Hansa im Laufe der Zeit im ganzen Norden aus. Von Jahr zu Jahr umschrieb der Handel der Hansa immer grössere Verkehrslinien und dehnte sich nach Russland, Schweden, Dänemark, Norwegen, England und Schottland, nach den Niederlanden, sogar nach Frankreich und Portugal aus. Mit Gewalt oder List, mit dem Gelde oder dem Schwerte gründeten die Hansen überall Handelsniederlassungen. Aus diesen, anfangs kleinen Niederlassungen entstanden die mächtigen Kontore und Faktoreien, die oft von den Einheimischen nicht mit Unrecht gehasst wurden und deren Missbrauch viel zum Untergang der Hansa beigetragen haben.

Die erste Niederlassung war Wisby auf der Insel Gothland. Von dieser Insel aus wurde der Verkehr mit Russland bewerkstelligt. Der deutsche Hof in Nowgorod entstand anfangs des 13. Jahrhunderts und erlangte nach und nach ein gewaltiges Ansehen. Neben Nowgorod besuchten die Hansen auch Smolensk und Pleskow und gründeten dort ebenfalls bedeutende Niederlassungen. An dem russisch-hansischen Zwischenhandel nahmen vor allem Lübeck, Wisby, Riga und Reval regen Anteil. Ihre Bemühungen richteten sich besonders darauf, den holländischen und englischen Handel auszuschalten, was ihnen auch zum grossen Teil gelang, denn sie hatten das materielle Uebergewicht an Kapital und maritimer Macht.

Zu einer vollständigen Oberherrschaft gelangten die Hansen in Norwegen. Obwohl auch Engländer und Schotten anfangs an dem Handel mit Norwegen regen Anteil nahmen, glückte es den Hansen, ihnen den Handel zu entreissen und für sich zu gewinnen. Begünstigt wurden sie in diesem Unternehmen durch zwei Fehden gegen König Erich im Jahre 1284 und gegen König Hakon im Jahre 1368, die beide zu Gunsten des Städtebundes endeten. Der Hauptsitz des hanseatisch-norwegischen Verkehres war Bergen, das durch seine günstige Lage inmitten des Reichs und durch seinen zu allen Jahreszeiten zugänglichen Hafen besonders dazu geeignet war, ein Verkehrszentrum zu bilden. Ihre gefährlichsten Konkurrenten waren hier die Einwohner Bergens selbst. Nebeneinander konnten beide nicht bestehen und da keiner freiwillig weichen wollte, musste das Kriegsglück entscheiden und es war auf seiten der Hansen. Die Bürger Bergens verarmten derart, dass sie in Abhängigkeit von den Hansen gerieten. Bergen selbst konnte voll und ganz als Hansastadt gelten. Die Macht der Hansen in Norwegen beschränkte sich nicht nur allein auf Bergen, sondern das ganze Land unterlag ihrem handelspolitischen Einfluss. Der Handel und das Kapital der Hansa waren Norwegen derartig unentbehrlich geworden, dass durch sie die gesamte Staats- und Volkswirtschaft und damit auch die politische Verfassung und Lage Norwegens in die Hände der Hansen geriet.

Weniger wichtig für den hansischen Handel war Schweden. Dennoch hatten sie auch hier umfassende und einträgliche Handelsprivilegien, so bezahlten sie keinen Zoll, genossen freie Landung, Abfahrt und Durchzug und waren in ihren kommerziellen Geschäften mehr geschützt und begünstigt als ein anderes Volk. Zwar durften sie keine Faktoreien gründen, hatten aber dafür das Recht, die Magistrate der entsprechenden Kommunen zur Hälfte mit Deutschen zu besetzen und dies dürfte ein kaum geringerer Vorteil gewesen sein. Auch hier in Schweden waren sie bei der Verfolgung ihrer Ziele von dem Glück begünstigt.

Dieses Land hatte sich beständig gegen Uebergriffe von Dänemark aus und ebenso gegen die Unionstendenzen Norwegens zu schützen. Gerade diese Uneinigkeit der nordischen Reiche liess die Hansa zu einer so ungeahnten Macht emporsteigen. Die drei Reiche geeint, waren dem Hansabund gewachsen, wie es sich auch später zeigen sollte. Daher lag es im Interesse des deutschen Städtebundes, Schweden zu unterstützen, um seinen schlimmsten Gegner Dänemark in Schranken zu halten.

Dänemark war die dem hansischen Bund gefährlichste Macht, mit der er auch die häufigsten und hartnäckigsten Fehden stritt. Dieser Staat erkannte die Gefahr, die seine Abhängigkeit bedrohte und veranlasste den Bund, als er noch nicht auf seiner Höhe stand, zum Kampfe. Wäre Dänemark Sieger geblieben, so wäre der Verlauf der Hansa ein anderer geworden, statt dessen ging diese aus dem Kampf siegreich hervor und erreichte damit den Gipfel ihres höchsten Ruhms. Die Folge des für die Hansa so günstig verlaufenen Krieges war, dass Dänemark ebenfalls unter die Handelssuprematie des Städtebundes geriet. Wenn sie hier auch nicht so vollständig war, als wie in Norwegen, so genossen die hansischen Kaufleute doch kostbare Rechte; so z. B. hatten sie die Erlaubnis, an den Küsten Schonens allein den Hering einzufangen und so seltsam es klingen mag, verdanken die Hansen diesem Fische zum guten Teil, ähnlich wie die Niederlande, ihren Reichtum und ihre Macht. Ferner hatten sie hier zollfreie Fischlager, die die andern Nationen nicht besassen. Sie durften Privatkontore errichten, von denen aus sie ihren Handel leiten konnten.

Sehr bedeutend war der Handel mit England. In diesem Lande wurden die hansischen Kaufleute von den englischen Königen begünstigt, denn diese erlangten durch die Zölle, die für die einführenden Waren entrichtet werden mussten, ein beträchtliches Einkommen. Trotz der Gegnerschaft der englischen Kaufleute, die sich zwecks besseren Widerstandes zu Kompanien und Brüderschaften zu-

sammentaten, blieb den Hansen der grösste Teil des Handels.

In Schottland standen die deutschen Kaufleute mit einzelnen Städten in Geschäftsverbindung. Sie hatten hier keine besonderen Begünstigungen, sondern vermittelten lediglich den Verkehr zwischen Schottland und den preussischen Häfen.

Auch in Holland blieb der Handel trotz vieler Privilegien unbedeutend. In den Niederlanden war das Bürgertum am frühesten zum Bewusstsein seiner Kraft gelangt und hatte zeitig privatrechtliche und persönliche Freiheiten erworben. Die Hansen fanden deshalb hier nicht den Neid vor wie bei den nordischen Völkern, allein sie fanden auch hier eine starke Konkurrenz in den flämischen Kaufleuten, die Kapital und Arbeit gewinnbringender anzuwenden verstanden, als dies in den nordischen Reichen der Fall war.

Der Verkehr mit Frankreich und Spanien sei hier nur erwähnt.

Fast Gesamteuropa umfasste die merkantile Tätigkeit der Hansa. Ihre Verkehrslinien erstreckten sich vom Nordkap bis Italien und vom Innern Russlands bis zu den Küsten des Atlantischen Ozeans. Im Norden war die Hansa um 1370 die wichtigste Macht geworden und brachte durch ihr Kapital und ihre intensive Arbeitskraft die Märkte in Abhängigkeit. Durch ihren Reichtum konnte sie eine Kriegsmacht aufbringen, die ihren Handel schützte und ihre Widersacher zum Verstummen brachte. Dieser übermässige Einfluss der Hansa konnte deshalb nur so lange anhalten, weil sich die abhängigen Länder in einem sozial- und politisch unmündigen Zustand befanden. Ein Umschwung zu Ungunsten der Hansa trat ein, als in diesen Ländern die Monarchie erstarkte und das Nationalgefühl erwachte. Ausserdem traten im Laufe des 14. Jahrhunderts zwei Ereignisse ein, die zu einer Zentralisierung der auswärtigen Mächte führten und die Hansa und das deutsche Reich bedrohten. Das eine war die Vereinigung Polens mit Litthauen durch die Heirat des litthauischen Grossfürsten

Jagiello mit Hedwig, der Tochter Ludwigs des Grossen, des Königs von Polen. Dadurch hörte die alte Stammesfeindschaft zwischen Polen und Litthauen auf. Das zweite Ereignis war die Kalmarische Union, die Schweden, Norwegen und Dänemark zu einem Reiche verband, und die damit die Uneinigkeit der nordischen Reiche beilegte.

Die Vereinigung Polens mit Litthauen wurde dem Deutschen Orden verhängnisvoll. Vollends zugrunde gerichtet wurde er durch die Schlacht von Tannenburg im Jahre 1410. Diese Schlacht und die darauffolgenden Kämpfe verwüsteten das ganze Ordensland und damit ging auch der Handel mit den vorher blühenden Märkten verloren.

Weit bedeutender war die Wirkung der Kalmarischen Union. Die Hansen erkannten gleich von Anfang an die drohende Gefahr und suchten die Vereinigung der drei nordischen Reiche zu hintertreiben. Allein ihre Bemühungen schlugen fehl. Unter Margaretha erfolgte im Jahre 1397 die kalmarische Union. Ihr Nachfolger Erich war anfangs der deutschen Hansa freundlich gesonnen. Der Friede währte aber nicht lange. Bald entstanden neue Streitigkeiten und die Hansen führten einen Feldzug gegen ihn, der aber vollständig misslang. Zu diesen ungünstigen politischen Verhältnissen kamen noch merkantile hinzu, die gleichfalls die Macht der Hansa immer mehr schmälerten.

Auch in Russland wurde ihre Stellung durch die sich bildende Macht des Russenstaates gefährdet. Die deutschen Niederlassungen wurden unter Iwan III. dem russischen Reiche einverleibt. Der Hof in Nowgorod wurde geschlossen und trotz aller Bemühungen von seiten der Hansen nicht wieder geöffnet.

Alle diese äusseren Schäden wären noch zu überwinden gewesen, wenn der Bund im Innern stark und einig geblieben wäre. Dies war jedoch nicht der Fall. Bei dem Niedergang der Hansa suchte jede Stadt für sich zu retten, was zu retten war, anstatt an das Gemeinwohl zu denken. Diese Sonderinteressen und noch dazu tretende Eifersüchte-

leien trugen dazu bei, den stolzen Bau vollends zu erschüttern und zu untergraben. Die Tage deutscher Herkunft an den baltischen Gestaden waren gezählt. Von Kaiser und Reich im Stiche gelassen, konnten sie der geeinigten königlichen Herrschaft in England und Skandinavien nichts entgegensetzen. Noch ein kühner Mann, sein Name sei hier rühmend erwähnt, Wullenwewer, unternahm es, das verlorene Terrain wiederzugewinnen und so der Hansa neues Leben einzuflössen, allein sein Plan misslang. Der Bund hielt sich wohl noch ein Jahrhundert hindurch, aber sein Gefüge wurde immer lockerer und im Jahre 1669 löste er sich ebenso geräuschlos auf, wie er entstanden war.

Um die Schiffahrt der deutschen Hansa in ihrer vollen Grösse erkennen zu können, fehlt es uns an statistischem Material. Allein sie muss bei der Ausdehnung ihrer Verkehrslinien stark entwickelt gewesen sein. Der lebhafte Tauschverkehr, den sie mit den einzelnen Ländern betrieben hatte, mehrte die Anzahl ihrer Schiffe und Seefahrer. Die See war bei weitem das Element ihrer Grösse, als das Land, obgleich sie keine Entdecker waren. Deshalb haben sie auch den Schiffsbau, wenn auch nicht vervollkommnet, so doch tätiger betrieben, als irgend ein anderes Volk im Norden. Die Gewerbe des Schiffbaues und die der kleinen und grossen Fischerei sind die einträglichsten und vorzüglichsten im Bunde gewesen. Um die Schiffahrt noch mehr zu fördern, wurden verschiedene Vorschriften erlassen.[2]) So z. B. durfte kein Schiff in hansischen Häfen auf fremde Rechnung gebaut werden; die eigenen Schiffe durften nur mit vaterländischer Mannschaft besetzt werden. Dadurch erzog sich nämlich die Hansa tüchtige Seeleute. Ferner sollte kein fremdes Gut auf hansischen Schiffen ausgeführt werden, der ganze Verkehr zwischen Osten und Westen sollte als Eigenhandel in ihren Händen bleiben.

Das Verdienst der Hansa war, dass die Länder an der Nord- und Ostsee ein zusammenhängendes Kultur- und

[2]) Siehe Beer, „Geschichte des Welthandels", Wien 1860.

Wirtschaftsgebiet geworden waren. Im 14. Jahrhundert, dem Höhepunkte ihrer Handelsherrschaft, waren die deutschen Kaufleute die einzigen Inhaber des Güterumsatzes und der Verkehrsbewegung. Diese Ueberlegenheit kann man zum Teil auf die günstige geographische Lage der Hansastädte zurückführen; denn die Ostsee war damals das einzige Verkehrsbecken des Nordens. Dazu kam noch, wie schon oben erwähnt, die politische Uneinigkeit und wirtschaftliche Unfähigkeit, der ihrer Handelssupremation unterworfenen Länder, hinzu.

Die Entwicklung des hansischen Handels, die tatsächlich grossartig genannt werden kann, wäre ohne eine starke Handelsflotte unmöglich gewesen. Reederei und Schiffbau mussten in den Städten vorhanden sein, um die Beförderungsmittel für den gewaltigen Güterumsatz zu stellen. Die Schiffahrt war also das wichtigste Hilfsmittel des hansischen Handels. Es wurde daher in den einzelnen Städten grosse Fürsorge darauf verwandt, sie in jeder Weise zu fördern.

Im Mittelalter wurde in jeder Stadt, die sich eines Seehandels erfreuen konnte, auch der Schiffbau gepflegt. Günstig war es nun für die an der Ostsee gelegenen Städte, dass sie grosse Waldungen in der Nähe hatten, deren Holzbestand ein treffliches Baumaterial für ihre Schiffe bildete. Infolge ihrer günstigen Lage an Strömen konnten sie ihren Holzbedarf auch aus den Hinterländern beziehen, so z. B. Danzig, Stettin. Pech und Teer konnten sie gleichfalls aus der Nähe beziehen, da deren Herstellung mit der Köhlerei, die in den Wäldern in ausgedehntem Masse betrieben wurde, in engem Zusammenhange steht. Eisen, das ebenfalls ein unentbehrliches Material für den Schiffsbau ist, bezogen sie aus Schweden. Ferner gab es in jeder grösseren Stadt, die den Schiffsbau betrieb, einen sogenannten Reepschläger, der Hanf und Flachs zu den grossen Schiffstauen verarbeitete. Der Schiffsbau selbst wurde an einem geeigneten Platze längs des Flusses oder des Hafens betrieben. Er wurde Lastadie genannt. Der Schiffs-

bau an der Ostsee wurde in ausgedehnterem Masse betrieben als an der Nordsee, denn die Städte an dem ersteren Meere waren in kommerzieller Hinsicht besser gestellt, ausserdem war die Beschaffung des Rohmaterials mit weniger Schwierigkeiten verknüpft. Ein Beweis dafür ist es, dass die Hansastädte der Nordsee häufig ihren Schiffsbestand durch Ankäufe in den Ostseestädten zu ergänzen suchten. Zu nicht geringem Teil ist das Blühen des Schiffsbaues auf die zahlreichen Unglücksfälle und Kriegshändel zurückzuführen. Als dann der Verfall der Hansa mit der Vernichtung des Monopols für den Zwischenhandel begann, gingen auch viele blühende Erwerbszweige verloren und unter ihnen auch der Schiffsbau und die Reederei.

Mit dem Untergehen der Hansa trat ein grosses Stokken in dem gesamten deutschen Handel ein; wenn wir überhaupt noch von einem solchen sprechen können. Um ein gemeinsames Handelsinteresse zu pflegen, gab es zu viel Territorialstaaten. Trotzdem gelangten im Norden einige Handelsstädte zu einigem Ansehen; nämlich Hamburg und Bremen. Umso trauriger war es um die deutschen Ostseestädte bestellt. Die deutsche Ostseeküste konnte sich seit dem Verfall der Hansa nicht mehr erholen. Viele Städte sanken während des 30jährigen Krieges noch tiefer und so kam es, dass die skandinavischen Reiche, die früher in solch' grosser Anhängigkeit von der Hansa standen, jetzt den Handel der deutschen Ostseestädte an sich rissen. Sie, gemeinschaftlich mit den Holländern, traten das Erbe der deutschen Hansa an.

Eine Aenderung trat allmählich unter der Regierung des Grossen Kurfürsten ein. Er verstand es, die Wunden des 30jährigen Krieges zu heilen. Durch kräftig wirkende Massregeln suchte er den Binnenverkehr, wie auch den Seeverkehr zu heben. Er gründete die erste preussische Flotte und suchte dadurch die Stellung der Ostsee zu sichern. Wenn auch seine Nachfolger ihr Interesse nicht auf den Seeverkehr richteten, so suchten sie umso mehr den Wohlstand des Landes durch Förderung der Industrie und

Agrikultur zu vermehren. Die Tätigkeit Friedrich des Grossen sei besonders hervorgehoben. Zur Förderung des Binnenverkehrs liess er Kanäle graben, so den 30 km langen Plauenschen Kanal, den Finow- und Swinekanal. Im Jahre 1740 legte er den Hafen Swinemünde an und 6 Jahre später die gleichnamige Stadt. Ferner wurde unter seiner Regierung im Jahre 1772 in Berlin eine Seehandlungssozietät gegründet, die den Zweck hatte, eine dauerhafte Verbindung zwischen den preussischen Häfen und denen anderer Staaten herzustellen.

Diese Massnahmen wirkten günstig auf den Seehandel. Es brach für die deutschen Ostseestädte eine neue Zeit an. Ihr Handel gewann wieder mehr an Umfang. Stettins Verkehr erstreckte sich nach allen Richtungen. Es wurde zum bedeutendsten Handelsplatz an der Ostsee. Danzig blühte durch den Warenaustausch zwischen Polen einerseits und England, Frankreich und Holland andrerseits auf. Königsberg wurde nicht nur eine der blühendsten Seestädte Preussens, sondern Europas. Sein Handel nahm seit dem Jahre 1760 immer mehr an Umfang und Bedeutung zu. Sein Vorhafen war Pillau und hier blieben auch die grossen Schiffe liegen, da für sie die Fahrt durch das frische Haff zu beschwerlich war. Auch Memels Handel steigerte sich seit 1780. Die Hauptexportartikel waren Getreide und Holz. Nur die schwedisch-pommerschen Häfen gingen zurück, ihnen fehlte das Hinterland. Dagegen blühten die mecklenburgischen Rostock und Wismar. Lübecks Handel gewann an Bedeutung als Zwischenpunkt für den Austausch der östlichen und nördlichen Rohprodukte gegen südliche. Ausserdem machte es die wichtigsten Geschäfte durch Speditionen nach Hamburg und von hier nach der Ostsee. So sehen wir, wie beim Uebergang vom 18. zum 19. Jahrhundert die Ostsee von kleinen, seetüchtigen, hölzernen Segelschiffen bevölkert ist.

Ein flotter Ausfuhrhandel von Getreide und Holz, Flachs und Wolle und eine entsprechende Einfuhr von Kolonialwaren, Eisen und Geweben bildeten die Grund-

lage einer blühenden Seeschiffahrt. Stettin, Danzig und Königsberg hatten einen Gesamtschiffsverkehr von 4000 Schiffen, die zum grössten Teil aus England kamen, aber auch von den skandinavischen Reichen, Holland und Frankreich. Diese blühende Ostseereederei war der eigentliche Kern des deutschen Reedereibetriebes; denn ihr Tonnengehalt betrug $^2/_3$ der gesamten deutschen Küstenstaaten. Nach Peters: „Die Entwicklung der deutschen Reederei" beträgt der Raumgehalt in dem Jahre 1805 allein von den 328 preussischen Ostseeschiffen 128 000 Registertonnen. Dazu kommen noch 439 Schiffe aus Stralsund und 400—500 an der Ostseeküste des dänischen Schleswig-Holstein mit 84 000 Registertonnen und Lübeck mit 30 000 Registertonnen. Also ein Gesamttonnengehalt von einer Viertel Million. Dagegen konnte die Nordseereederei nur 100 000 t aufweisen.

Dann brach wieder eine schwere Zeit für die Reederei herein. Es war die Napoleonische Epoche. Sie war äusserst nachteilig für die Seeschiffahrt, also auch für die Deutschlands. Die Kontinentalsperre begann 1806 ihre lähmende Wirkung in der verhängnisvollsten Weise zu üben. Speziell der Reederei Königsbergs wurde durch die Beschlagnahme ihrer Schiffe schwerer Schaden zugefügt. Sie bestand noch im Jahre 1807 einschliesslich der Küstenfahrer aus 980 Schiffen. 1808 besitzt sie nur noch 51. Von diesem Schlage hat sich die Königsberger Reederei nie mehr erholen können. Aehnlich erging es den anderen Städten. Unheimlich schnell ging die Reederei zurück. Um dem vollständigen Ruin zu entgehen, verlegten viele Reedereien ihre Betriebe nach kleinen, besonders pommerschen Häfen, die weniger gefährdet waren. Ebenfalls fanden viele Scheinverkäufe an eine neutrale Flagge statt. Deshalb mögen die Bestände gelichteter erscheinen als in Wahrheit. Aber aus den Vergleichen geht hervor, wie unheilvoll diese Zeit gewirkt hatte.

Die Gesamttonnage Preussens von 1815 ist gegenüber der von 1805 um ein Drittel zusammengeschrumpft. Ganz Preussen besass nur noch 115 700 t gegen 168 000 t vor

10 Jahren. An dem Schaden müssen gerade die grossen Reedereien, die über Seeschiffe von grösserem Tonnengehalt, als das Durchschnittsmass betrug, gelitten haben, denn im Verhältnis zur Abnahme des Raumgehalts ist die Anzahl der verloren gegangenen Schiffe kleiner.

Obgleich der Frieden in einigen Jahren wiederhergestellt wurde, war eine Aenderung der traurigen Zustände, ein Aufschwung aus äusseren und inneren Gründen nicht gut möglich. Das Land war durch die langen Kriegsjahre vollständig verarmt und das deutsche Reich zerfallen. Ein entwickeltes Binnenzollsystem unterband den Zustrom der Waren nach den Seestädten. Durch das lange Stocken des Reedereigewerbes waren die Schiffe seeuntüchtig geworden und es trat auch ein Mangel an geübten Seeleuten ein. Vor allen Dingen fehlte es an einer einheitlichen Flagge, die dem Auslande Achtung einflössen und die Interessen des deutschen Handels draussen wirksam vertreten konnte. Noch in den 30er Jahren erlitten die hansischen und preusischen Reedereien Verluste durch die Uebergriffe der Barbaresken.

In diesen Jahren begann auch der Umschwung in der Weltwirtschaft und damit im Weltverkehr, wodurch die abgelegene Ostsee immer mehr an Bedeutung verlieren sollte. Die Entfaltung der Ostseeschiffahrt hatte schlechte Vorbedingungen. Einmal die Enge des Binnenmeeres, dazu kommt, dass die Häfen durchschnittlich $4\frac{1}{2}$ Mon. vereist liegen. Dann barg die Umseglung Dänemarks und die Durchfahrt des berüchtigten Skageraks und Kattegats grosse Gefahren. Infolgedessen war die Assekuranzgebühr für die Ostseefahrer sehr hoch. Verteuernd wirkte auch der Sundzoll. Der König von Dänemark, der seit alter Zeit die Oberherrschaft über den Sund, wie über den Grossen und den Kleinen Belt führte, liess im Sund von allen durchgehenden Handelsschiffen einen Zoll entrichten, der von den übrigen Seemächten anerkannt wurde. Erst sehr spät erkannten die seefahrenden Nationen, dass diese Abgabe eine Vergewaltigung des Handels sei und führten Unterhandlungen

mit Dänemark, deren Ergebnis war, dass am 1. April 1857 das erste Schiff zollfrei durch den Sund fuhr. Als weiterer Grund an dem Rückgang der Ostseeschiffahrt ist noch die aufkommende Dampfschiffahrt zu erwähnen.

Trotzdem bestand der grössere Teil der Handelsflotte noch immer aus Ostseefahrern. Noch im Jahre 1830 entfielen von der Gesamttonnage der deutschen Reederei 64,5% auf die Ostsee und nur 35,5% auf die Nordsee, 1850 noch 58,4% auf die Ostsee und 41,6% auf die Nordsee. Seitdem ist ein gewaltiger Umschwung eingetreten. 1898 gehören der Ostsee nur noch 14,5% der Gesamttonnage an und die Nordsee hat das Uebergewicht mit 85,5%.

Mit der Erfindung des Dampfschiffes ging die Segelschiffahrt in der Ostsee noch nicht in dem Masse zurück, wie man anfangs glaubte. Lange noch herrschte der Segler in der Ostsee. Es dauerte lange, ehe Deutschland eine nennenswerte Dampferflotte hatte und diese war das Produkt der englischen Schiffswerfte.[3]) In den 2 Jahrzehnten von 1850—70 sind in Preussen in der Dampfschiffahrt kaum nennenswerte Fortschritte gemacht worden.
1851 gab es hier 5 Seedampfer von zusammen 1400 R. T.
1861 waren es 24 Dampfer von 5000 R. T.
1871 waren es 41 Dampfer von 5574 R. T.
Diese Dampfer hatten fast ausschliesslich zum Heimatshafen Stettin und Lübeck. Hier hatte sich also schon vor 1870 ein bescheidener Dampfschiffahrtsbetrieb der Segelschiffahrt zur Seite gestellt.

In Preussen waren nämlich die Vorbedingungen für die Segelschiffahrt ausgezeichnet; denn die ausgedehnten Wälder Deutschlands lieferten ein vortreffliches und billiges Baumaterial für den hölzernen Schiffsrumpf, dessen Erbauung auch keinen grossen Aufwand an Technik und Kapital erforderte. Dagegen waren die Bedingungen für einen kräftigen Fortschritt der Dampfschiffahrt in Preussen nur in geringem Masse vorhanden. Es fehlte billiges Eisen, Steinkohlen, eine entwickelte Industrie und Kapital.

[3]) Peters, „Die Entwicklung der deutschen Reederei", Bd. II.

Auf Eisen ruhte Zoll, Steinkohlen mussten importiert werden und hat en ausser der Fracht ebenfalls einen Zoll zu tragen. Die Industrie war nur wenig fortgeschritten. Von der Erbauung eiserner Schiffe ganz abgesehen, die damals nur in Stettin, Danzig oder Elbing möglich war, blieb es selbst zweifelhaft, ob etwa nötig werdende Reparaturen eines Dampfers sich in preussischen Häfen würden ausführen lassen. An Stelle von Holz trat Eisen, mit dessen Verarbeitung man noch nicht so vertraut war. Bei den Dampfern geschah das Löschen und Laden, das bei Segelschiffen Wochen dauerte, in ebensoviel Tagen. Deshalb reichte die Schiffsmannschaft nicht aus; es musste daher eine ständige Anzahl sich hiermit befassender Arbeiter vorhanden sein. Ferner mussten die Hafeneinrichtungen für den Dampferverkehr besser sein. Der Reeder selbst musste ein anderer werden. Er musste schneller und entschlossener handeln, um eine möglichst intensive Ausnutzung des im Dampfer investierten Kapitals zu erzielen. Die Dampfschifffahrt war aber auch weit kostspieliger und das zu ihrem Betriebe nötige Kapital musste, da der preussische Reeder nur in seltenen Fällen soviel Vermögen besass, durch Ausgabe von Aktien aufgebracht werden. Bei der Aktiengesellschaft hörten aber alle patriarchalisch-familiären Beziehungen, die die Grundlage in der Partenreederei war, auf. Die erstere Form der Dampfschiffsreederei konnte daher die Aufbringung der nötigen Mittel wohl erschweren. Man konnte ferner nicht voraussehen, dass die Segelschiffahrt jemals aufhören werde, man glaubte vielmehr, dass dieser immer der Transport der Massengüter bleiben müsste. Am wenigsten sah man sich in Preussen veranlasst, von der allgewohnten Segelschiffahrt abzuweichen, solange sie sich noch bezahlt machte.

Bis 1870 herrschte deshalb die Segelschiffsflotte unbeschränkt in der Ostsee. Sie hatte in der Zeit von 1840 bis 70 die glänzendste Entwicklung. Die Jahre um 1870 bilden den Höhepunkt in der Segelschiffahrt, sowohl dem Tonnengehalt als auch der Zahl der Schiffe nach. Von

diesem Zeitpunkt ab beginnt sie immer mehr abzunehmen Beide Tatsachen können wir auf Grund der nachfolgenden Tabelle feststellen:

Deutsche Kauffahrteischiffe im Ostseegebiet.

Jahr	Segler		Dampfer		Zusammen	
	Zahl der Schiffe	R. T.	Zahl der Schiffe	R. T.	Zahl der Schiffe	R. T.
1851	1470	282 900	13	1 900	1511	286 200
1853	1410	276 900	14	2 900	1455	280 000
1855	1457	296 000	17	3 100	1505	300 700
1857	1533	331 600	23	4 910	1605	338 800
1859	1923	371 100	43	8 150	2021	381 800
1861	1956	372 100	41	8 440	2058	383 200
1863	2042	396 500	41	7 420	2152	406 000
1865	2040	403 600	47	7 270	2175	414 000
1867	2103	428 200	47	7 970	2238	437 900
1869	2105	437 600	52	9 700	2231	449 800
1871	2006	439 089	57	10 734	2063	449.823
1873	2007	434 270	162	20 646	2109	454 916
1875	1985	438 366	124	32 548	2109	470 914
1877	1964	434 534	141	35 973	2105	470 507
1879	1880	413 513	170	42 545	2050	455 658
1881	1710	388 000	201	55 202	1911	493 265
1883	1493	341 795	253	82 445	1746	424 240
1885	1369	315 508	321	118 660	1690	434 168
1887	1200	275 922	331	120 744	1531	396 666
1889	921	205 575	342	120 102	1263	325 677
1891	863	186 032	378	149 130	1241	335 162
1893	760	160 950	392	156 658	1152	317 608
1895	630	118 912	390	158 992	1020	277 904
1897	509	76 703	389	142 818	898	219 521
1899	431	48 861	427	170 857	858	219 718
1901	391	31 454	452	192 315	843	223 769
1902	376	25 057	451	200 639	827	225 696

Im Jahre 1902 weist also die Segelflotte einen Bestand von 376 Schiffen mit 25 057 Tonnen auf. Jedes Schiff hat also durchschnittlich einen Raumgehalt von 65 ton, während im Jahre 1871 bei 2006 Schiffen mit 439 089 Tonnen das Durchschnittsmass an Raumgehalt 200 t betrug. Nicht allein an der geringen Anzahl der Segelschiffe, sondern auch an dem Durchschnittsmass kann man erkennen, wie die Bedeutung der Segelschiffahrt in der Ostsee abgenommen hat. Der Transport zur See vollzieht sich ledig-

lich vermittels des Dampfschiffes. Das stattliche Vollschiff mit 200—500 Tonnen ist vollkommen geschwunden und man findet nur noch den kleinen Küstenschoner, der den lokalen Verkehr vermittelt. Ganz im Gegensatz dazu steht die Segelschiffreederei der Nordsee. Auch hier ist der hölzerne Segler mit 200—500 Tonnen vollkommen verdrängt worden. Dafür finden wir aber Segelschiffe, die den 10fachen Tonnengehalt haben. Daneben findet man noch eine grosse Anzahl von Küstenfahrern. Die Segelschiffsreederei in der Nordsee hat nicht abgenommen. Im Gegenteil, es ist sogar ein kleiner Fortschritt zu verzeichnen.

Die deutsche Nordseeküste besass nach der deutschen Reichsstatistik an Seglern

im Jahre	1871	2366 mit	461 272 R. T.
„ „	1881	2536 „	577 704 R. T.
„ „	1891	1894 „	523 729 R. T.
„ „	1901	2101 „	562 269 R. T.

Die Zahl der Schiffe ist wohl um ein Geringes zurückgegangen; dagegen ist der Rauminhalt seit 1871 um 100 000 R. T. gestiegen.

Es müssen deshalb noch besondere Gründe vorhanden sein, ausser den allgemeinen in der Einleitung, die den traurigen Rückgang der Segelschiffsreederei in der Ostsee verursacht haben.

II. Kapitel.

Einer der wesentlichsten Gründe für den Rückgang der Segelschiffahrt ist das starke Herabsinken des Getreidehandels der deutschen Ostseestädte. Hinsichtlich der Bedarfsdeckung Deutschlands an Brotgetreide muss man das Reich in zwei Gebiete scheiden: in das östliche und westliche. Nur das östliche Gebiet bringt noch jetzt regelmässig einen Ueberschuss an Getreide, ausser Braunschweig und dem rechtsrheinischen Bayern; denn in diesen Ländern ist die durchschnittliche Produktion noch grösser als die Konsumtion. Leider kann ich hier nur eine Tabelle für das Jahr 1900 anführen; nach 1 Mill. kg.

Provinz	Ernteertrag	Verkauf	Ueberschuss
Ost- und Westpreussen	1488	783	705
Pommern	809	359	450
Posen	866	415	451
Schleswig-Holstein	369	305	64
Mecklenburg	480	156	324
Hannover	879	570	309

Trotzdem nun Deutschland für Roggen schon seit Beginn der 50er Jahre und für Weizen seit 1875 ein importierendes Land ist, kann man sich doch infolge dieser Verteilung erklären, warum aus sämtlichen deutschen Häfen noch Getreide ausgeführt wird. Dies trifft umso mehr für die Ostseehäfen zu, da sie auch noch an dem Getreideexport Russlands stark beteiligt sind.

Die Ostseehäfen kann man mit Rücksicht auf den Getreideverkehr in zwei Gruppen unterscheiden, in eine östliche und eine westliche. Die westlichen Ostseehäfen, vorwiegend Lübeck und Stettin, sind sowohl Ausfuhr- wie Einfuhrhäfen, denn neben einer nicht unbedeutenden Ausfuhr von Weizen auf dem Seewege findet auch ein beträchtlicher Import ebenfalls auf dem Seewege statt; der hauptsächlich aus russischen Roggen und Weizen besteht. Seit der Aufhebung des Identitätsnachweises im Jahre 1894, dessen Wirkung noch ausführlich besprochen wird, steigerte sich aber auch der Export an Weizen, so dass in Lübeck die Ausfuhr an Weizen grösser als die Einfuhr wurde. In Stettin schwankte das Verhältnis bald zu Gunsten der Einfuhr, bald zu Gunsten der Ausfuhr. Die jährliche Weizenzufuhr auf dem Seewege betrug in den Jahren von 1894—1900 8541 Tonnen und die Ausfuhr seewärts 11 804 Tonnen.

Die östlichen Ostseestädte, also vor allem Königsberg und Danzig sind reine Getreideausfuhrhäfen, die das Getreide vermittels Eisenbahnen und Binnenwasserstrassen zugeführt bekommen. Die Einfuhr ist ganz unbedeutend. Diese beiden Städte spielen eine grosse Rolle bei dem Getreideverkehr, weil sie Umschlagsplätze für einen Teil des russischen Getreideüberschusses sind. Dieser beträgt für Königsberg 5% und für Danzig 3% von der gesamten russischen Getreideausfuhr. Seit dem Jahre 1879, also auch ungefähr dem Höhepunkt der Segelschiffahrt, wurde ein grosser Teil des Getreideüberschusses der östlichen Provinzen und Russlands exportiert und die Ostseehäfen waren naturgemäss die Vermittler des Exportes.

Eigentümlich war es, dass der Ueberschuss nicht seinen Abfluss nach Westdeutschland fand, statt nach England, Dänemark und Skandinavien. Es lässt sich dies zum Teil auf die geographische Lage der Ostseestädte zu den genannten Ländern zurückführen, denn sie bieten einen bequemen Absatz. Ferner wurde eine Mischung des kleberarmen preussischen Weizens mit dem kleberreichen russischen Weizen sehr geschätzt und erzielte hohe Preise. Dagegen wurde sie nur mässig auf den westdeutschen Märkten bezahlt.

Das Jahr 1879 brachte die Getreidezölle und den Identitätsnachweis mit sich und durch sie wurde dem blühen-

den Getreidehandel ein empfindlicher Schlag versetzt. Da nun der inländische Getreidepreis über dem des Weltmarktes stand, konnte der in den östlichen Provinzen geerntete Getreideüberschuss nicht mehr auf dem Weltmarkte konkurrieren. Folgende Tabelle veranschaulicht den Rückgang des Getreideexportes.

Jahr	Weizen nach t	Roggen nach t
1880	178 170	26 587
81	53 388	11 564
82	62 502	15 755
83	80 758	12 134
84	36 193	6 286
85	14 080	4 021
86	8 294	3 198
87	2 840	3 138
88	1 112	2 262
89	758	608
1890	206	119
91	337	134
92	244	891

Die deutschen Ostseehäfen verloren so den Export deutschen Getreides nach dem Auslande nahezu gänzlich. Denn der grösste Teil des überschüssigen Getreides war gezwungen, trotz der ungünstigen Absatzverhältnisse den westdeutschen Markt aufzusuchen. Zwar erfolgte im Jahre 1894 die Aufhebung des Identitätsnachweises, durch die eine Ausführung deutschen Getreides nach dem Auslande möglich wurde, aber der Erfolg, den man sich dadurch versprach, trat nicht ein. Die Ausfuhrmengen erreichten auch nicht annähernd die Höhe der früheren Jahre. Infolgedessen hatten sehr viele Reedereien, die vorher grossen Gewinn erzielten, keinen Verdienst. Da nun um diese Zeit sich auch die Dampfschiffahrt dem Transport von Massengütern zuwandte, ging die Segelschiffahrt immer mehr zurück.

Aber noch ein anderes Moment im Getreidehandel kam hinzu, um den so schwer betroffenen Handel der Ostseestädte noch mehr zu schädigen. Bisher stand Russland unter den Getreidelieferanten Deutschlands an erster Stelle und der überseeische Verkehr des einzuführenden Getreides musste naturgemäss über die deutschen Ostseestädte gehen. Mit dem Jahre 1892 änderte sich nun dieses Verhältnis. Die Weizeneinfuhr aus Russland betrug im Jahre 1890 51% des gesamten Weizenbedarfs, 1891 sogar 56,9%. Sie ging im Jahre 1892 auf 19,9 und 1893 auf 3,1% zurück. Aehnlich stand es mit der Roggeneinfuhr. 1890 bezog Deutschland noch 85,3% seines gesamten Roggenbedarfs aus Russland, 1891 73,5%, 1892 nur noch 22,5%. So bedeutete der Rückgang der deutschen Getreideeinfuhr eine weitere Schädigung des deutschen Ostseehandels. Sowohl die Zufuhr aus Russland als auch der Export von Getreide nahm ab.

Für die fernere Versorgung Deutschlands an Brotgetreide traten jetzt an die Stelle Russlands die amerikanischen Staaten. Um Anteil an der Einfuhr des nun aus Amerika zu exportierenden Getreides zu nehmen, waren die Ostseestädte ihrer geographischen Lage wegen nicht geeignet. Vorteile dieses neuen Einfuhrstromes sind nur den Nordseestädten zugekommen. Folgende Zahlen zeigen die in Hamburg steigende Einfuhr an Brotgetreide.

Im	Jahre	1889	wurden	eingeführt	34 866
„	„	1890	„	„	49 148
„	„	1891	„	„	224 159
„	„	1892	„	„	369 253

Seit der Aufhebung des Identitätsnachweises im Jahre 1894 trat auch eine Steigerung des Exportes der Ostseestädte auf, denn die Aufhebung bedeutete einmal Wiedererschliessung des ausländischen Marktes für das einheimische Getreide und Hebung des Inlandpreises um den vollen Zollbetrag über den Weltmarktpreis. Und die Tabelle zeigt auch infolgedessen einen steigenden Export:

Jahr	Weizen in t	Roggen in t
1890	206	119
91	337	134
92	244	891
93	293	271
94	79 191	49 712
95	79 911	35 992
96	25 214	38 322
97	171 380	106 435
98	134 820	129 706
99	197 402	123 458
1900	295 080	76 092

Die Hebung des Getreidepreises um den vollen Betrag des Zolls kam mehr der deutschen Landwirtschaft zugute als dem Handel[1]) der deutschen Ostseestädte. Diejenigen Landwirte, die das Heil der Agrarwirtschaft in einem möglichst hohen Getreidezoll sahen, erblickten in der Aufhebung des Zolls eine schwere Schädigung der landwirtschaftlichen Interessen und wandten ihren ganzen Einfluss auf, um durch zolltechnische und tarifpolitische Massregeln, die für den Handel, durch Aufhebung des Identitätsnachweises und des Getreidezolls, so günstigen Wirkungen abzuschwächen oder gar aufzuheben. Es würde zu weit führen, die Interessenkonflikte zwischen den Agrariern und dem Handelsstand der Ostseestädte zu schildern. Das Ergebnis der Interessenkämpfe war, dass eine weitere Beeinträchtigung der Freiheit des Getreidehandels, sei sie selbst zu Gunsten der Landwirtschaft, nicht angebracht sei. Den gleichen Verlauf wie der Getreidehandel hat auch der Holzhandel genommen.

Aehnlich wie bei dem Brotgetreide ist Deutschland für die Deckung seines Holzbedarfes in immer steigendem Masse auf den Import fremden Holzes angewiesen. Zwar ist Deutschland kein Land, dem es gänzlich an Holz mangelt, wie England, Belgien, Holland, Dänemark, so müssen im-

[1]) Siehe Jonas, „Handelspolitische Interessen der deutschen Ostseestädte von 1890 — 1900", in Münchener Volkswirtschaftliche Studien 1902.

merhin doch beträchtliche Mengen fremden Holzes eingeführt werden.

Ebenso wie bei dem Getreidebau sind auch hier nur die östlichen und mittleren Provinzen des Deutschen Reiches fähig Ueberschüsse an Holz aufzubringen, dagegen sind die westlichen Provinzen holzarm. Daher sind die Ostseehäfen in der Lage Holz sowohl nach holzarmen Westen Deutschlands, wie auch nach dem Auslande, namentlich Gross-Britannien zu exportieren. Es findet also, trotzdem Deutschland Holz importiert, ein Export auf dem Seewege statt. Dazu spielen die deutschen Ostseehäfen noch eine mächtige Vermittlerrolle zwischen den Erzeugnissen Russlands, das grosse Ueberschüsse an Holz aufweist und den holzbedürftigen Ländern wie England, Holland. Bei den östlichen Ostseehäfen, Memel, Königsberg, Danzig tritt der Export ganz und gar in den Vordergrund. Memel ist wohl der bedeutendste Ausfuhrhafen, so betraf der Wert seiner Holzausfuhr im Jahre 1900 20,64 Mill. Mark. Der Holzhandel in Königsberg ist nur etwa ½ mal so gross, der Wert seines Holzexportes betrug um dieselbe Zeit 9,96 Mill. Mark. Danzigs Handel ist etwas grösser, etwa 12.76 Mill. Mark. Unter diesen 3 Städten befasst sich nur Königsberg mit dem Handel mit inländischem Holze. Die beiden andern Häfen treiben lediglich Zwischenhandel; denn in den Jahren 1891—95 führten Danzig 1 904 780 Festmeter ausländisches Holz und nur 79 334 inländisches Holz aus; Königsberg dagegen 315 500 Festmeter ausländisches Holz und 3mal so viel inländisches Holz, nämlich 970 711 Festmeter, Memel führte allein ausländisches Holz aus und zwar 2 179 768 Festmeter.

Die westlichen Ostseehäfen Stettin und Lübeck sind lediglich Einfuhrhäfen. Stettin besitzt wohl auch eine ansehnliche Holzausfuhr seewärts, sie steht aber bei weitem hinter der Einfuhr zurück. Völlig bedeutungslos ist die Ausfuhr in Lübeck.

Die Jahre 1892—94 brachten handelspolitische Aenderungen mit sich. Auf russische Waren wurde ein Zollzu-

schlag von 50% gelegt. Diejenigen Häfen, die nur Holz einführten, also besonders Lübeck und Stettin, fanden Ersatz, indem sie ihre Holzzufuhren aus Schweden erhöhten.[2]) Dagegen litten die reinen Exporthäfen, also die östlichen Hafenstädte, sehr schwer unter dem Zollzuschlag.

Von erheblicher Bedeutung für den Holzhandel war die Eisenbahntarifpolitik. Hiervon wurden wieder besonders die östlichen Ostseestädte betroffen. In den Handelskammerberichten finden Klagen über die Konkurrenz der russischen Ostseehäfen, ja sogar über Odessa statt. Während seit 1890 sich die Zufuhren über deutsche Häfen minderten, nahmen sie über russische Häfen zu. Nach den Verhandlungen des deutschen Landeseisenbahnrates wurden über ost- und westpreussische Häfen befördert

1890	1894
1 215 316	1 039 616

dagegen über russische

1890	1894
731 012	953 511.

Als Ursache für die starke Konkurrenz russischer Häfen kommen vor allem die billigen Eisenbahntarife in Frage, nebenbei auch die billigen Schiffsfrachten, besonders die von Odessa nach England. Sie stellten sich billiger als die 3mal so kurze Strecke von Danzig nach England. Dieser Umstand wird dadurch erklärlich, dass gewisse englische Dampferlinien mit russischen Holzexporteuren ein Abkommen geschlossen hatten derart, dass die Dampferlinie die Menge und den Zeitpunkt des zu transportierenden Holzes bestimmen konnte. Als Entschädigung gewährte sie den Holzexporteuren eine bedeutende Frachtermässigung.

Was die russischen Eisenbahntarife anging, so waren sie bedeutend geringer als die deutschen. Schon 1896 wurden in Russland die sogenannten Staffeltarife eingeführt, die in Deutschland erst 1899 Eingang fanden. Man darf jedoch ihre Wirkung nicht überschätzen, denn der bei weitem grössere Teil des zu verfrachtenden Holzes gelangt auf dem Wasserwege nach den Häfen. Nur die wertvolleren Hölzer und solche, die von den Binnenwasserstrassen weit weg liegen, werden mit der Eisenbahn befördert. Ausser diesen Fragen der Handels- und Verkehrspolitik kommen noch einige andere Punkte in Betracht.

[2]) In Lübeck sollen nach dem Handelskammerbericht von 1893 aus Russland nur noch diejenigen Hölzer bezogen worden sein, die aus früher geschlossenen Kaufverträgen rückständig geblieben waren.

Seit dem Aufblühen der Eisenindustrie, und um sie noch weiter zu fördern, verwendete man eiserne Eisenbahnschwellen, statt der hölzernen.[3]) Man findet daher in den Handelskammerberichten von Memel, Königsberg und Danzig, denn diese Städte waren an dem Schwellenhandel am meisten interessiert, Klagen über den zu befürchtenden Verlust des Absatzes von hölzernen Eisenbahnschwellen. Späterhin hat man keine Klagen mehr gehört und die Danziger Schwellenzufuhr z. B. lässt keine wesentlichen Schädigungen erkennen:

Jahr	Kieferne Schwellen	Eichene Schwellen	Eichene Doppelschwellen
1890	46 772	451 455	55 402
1892	159 549	488 624	53 049
1894	141 447	436 009	86 808
1896	370 052	318 933	37 322
1898	562 052	525 857	103 320
1899	797 863	419 040	97 918
1900	622 478	193 858	58 694

Berechtigter als diese Klagen sind die über die sich immer stärker fühlbar machende amerikanische Konkurrenz. Und in der Tat die Zufuhr von Holz aus Amerika nach Deutschland ist in stetem Steigen begreiffen. Sie betrug an:

[3]) Siehe Jonas, „Handelspolitische Interessen der deutschen Ostseestädte" in Münchener Volksw. Studien. 1902.

Jahr	1889	1895	1900
	Tonnen		
Bau- und Nutzholz, roh und nur in der Querrichtung bearbeitet	—	16 505	19 832
Bau- und Nutzholz nach der Längsachse beschlagen	3 066	3 546	8 126
Bau- und Nutzholz gesägt	28 880	76 612	256 878

Die amerikanische Holzeinfuhr machte sich für den Handel der Ostseestädte auch auf dem ausländischen Markt bemerkbar. In England nahm man statt der kiefernen Dielen, solche von Teak und Yellow pine. Besonders die Memeler Händler klagten, dass der Absatz fichtener Balken in England, Frankreich und Holland durch die Konkurrenz des amerikanischen Pitch-pine erschwert würde.

Bemerkenswert sind endlich noch die Aeusserungen, die sich auf die Umgestaltung wirtschaftlicher Grundlagen, unter denen der Holzhandel der östlichen baltischen Häfen aufblühte, beziehen.[4]) Diese Städte verdankten ihren lebhaften Zwischenhandel dem Umstande, dass die preussischen und russischen Hinterländer ihre reichen Erträgnisse an Holz nicht verwenden konnten und sie daher ungeschmälert an die Häfen abgaben. In den 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts trat nun eine Wendung ein. Russlands Industrie hob sich, ferner baute es zahlreiche Eisenbahnen und konsumierte dadurch beträchtliche Holzmengen. Durch die Nachfrage an Ort und Stelle der Gewinnung des Holzes und durch eine Steigerung der Arbeitslöhne, infolge des Aufblühens der Industrie, stiegen die Holzpreise beträchtlich. Dazu kam noch, dass die Eisenbahnfrachten sich verteuerten, denn die den Verkehrswegen näher liegenden Forsten waren schon abgeholzt und man musste zu der Ausbeutung der entfernter liegenden Waldungen übergehen. Ferner entstanden auch im deutschen Osten holzverbrauchende Unternehmungen. In Königsberg und Tilsit wurden Zellstoffabriken gegründet, in

[4]) Siehe Jonas, „Handelspolitische Interessen der deutschen Ostseestädte von 1890—1900". Berlin 1902.

Memel eine Fabrik für Holzbearbeitung, dann zahlreiche Möbelfabriken in Königsberg und Danzig. Diese gewerblichen Unternehmungen entzogen dem Zwischenhandel bedeutende Holzmengen. Es sind dies Anzeichen, dass die industrielle Entwicklung des deutschen Ostens und des russischen Hinterlandes nicht ohne Einfluss auf die Entwicklung der Ostseeschiffahrt sein wird.

Die Kornausfuhr besonders nach England und parallel mit ihr die Holzausfuhr bildeten bis gegen 1880 hin das Rückgrat der Ostseeschiffahrt. Darum war für sie die englische Kornzollpolitik von entscheidender Bedeutung. Hatte England niedrige Preise, so hielt es seine Zölle hoch und Königsberg, Danzig, Stettin und Rostock konnten ihren Weizen, Hafer, Gerste nicht los werden. Hatte England dagegen hohe Preise und niedrige Zölle, so fanden die genannten Städte reichlichen Absatz. Am meisten trat dies in den 40er Jahren hervor. Ganz Preussen in der Grösse von 1815 besass an Seeschiffen, einschliesslich Neu-Pommern 115 700 Registertonnen

1825	87 000	Registertonnen
1832	117 600	„
1836	106 500	„

Seitdem stieg die preussische Handelsflotte im Jahre 1848 auf 202 300 Registertonnen. Nach bescheidenem Anwachsen begann ein fast ununterbrochener Rückgang. Und dieser Rückgang rührt zum Teil vom Getreide- und Holzhandel her. Der Sieg des Freihandels in England und der zunehmende Bedarf des Inselreiches an deutschem und russischem Korn und Holz kamen Danzig, Königsberg und Memel, ebenfalls den pommerschen Häfen sehr zu gute. Die Anlegung von Eisenbahnen in Ost-Deutschland und Russland mobilisierte immer mehr Ausfuhrwaren und zog demnach auch Einfuhrwaren heran. Der Krimkrieg mit der Sperre der russischen Häfen förderte sogar vorübergehend den Seehandel der Provinzen Preussens ganz ausnehmend. Stettin blühte als Seehafen rasch auf. Doch bald kam der Wendepunkt. Deutschland selbst absorbierte im-

mer mehr von den ostdeutschen Lebensmitteln und dem ostdeutschen Holz und dann kam das folgenschwerste Jahr 1879. In diesem Jahre wurden Getreidezölle zum Schutz der deutschen Landwirtschaft und der Identitätsnachweis eingeführt und das Korn blieb umso eher im Lande. Die spätere Aufhebung des Identitätsnachweises für Getreide hat den deutschen Erzeugnissen zugleich den Vorteil des Schutzzolls und der billigen Fracht nach England gelassen; aber die eingetretenen Nachteile in ihrem vollen Umfange aufzuheben war sie nicht imstande.

Aber damit hatte das Unglück, das über den Handel der Ostseestädte hereinbrach, noch nicht sein Ende erreicht. Infolge der sich immer stärker entwickelnden Verkehrsintensität, die durch das Dampfschiff noch gesteigert wurde, gewann die transozeanische Schiffahrt immer mehr an Umfang, während die der Ostsee zurückging. Ferner ist es ganz erklärlich, dass die grossen Meeresoberflächen und die anliegenden Küsten infolge des überseeischen Verkehrs an Bedeutung zugenommen haben, während die relative Wichtigkeit der Binnenmeere, obwohl der absolute Verkehr zunehmen kann, natürlich sinkt. Deshalb ist auch der transatlantische Verkehr der Ostseestädte so gering. In Stettin beträgt er 10% der gesamten Tonnage, in Lübeck nur 1% und in den anderen Häfen geht er noch darunter. Mithin beschränkt sich der Verkehr auf Beziehungen mit den Küsten der Ostsee und Nordsee.

Die Wichtigkeit eines Hafens ist nun bedingt durch sein Hinterland. Dies gilt für die Ostseestädte noch in umfassenderer Weise, denn kein Ostseehafen hat einen nennenswerten Umschlagsverkehr, ganz im Gegensatz zu den Nordseehäfen. Also sind die baltischen Häfen allein auf ihr Hinterland angewiesen, von dessen ökonomischem Zustand ihr Schicksal abhängt. Wie man sofort aus der Karte ersieht, hat das Hinterland vorwiegend agrarischen Charakter. In Ost- und Westpreussen und Posen gehört mehr als die Hälfte und in Schlesien, Pommern, Mecklenburg und Schleswig-Holstein mehr als ein Drittel der Bevölkerung der Landwirtschaft an. Nur Lübeck und Stettin haben wenigstens mit einem Teile Deutschlands Verbindung, das dem Industriegebiet angehört. Deshalb finden wir auch, dass die Reederei dieser beiden Häfen günstige Fortschritte gemacht hat, dagegen haben die ost- und westpreussischen Häfen keine Förderung erfahren, weil sie eben von dem industriellen Gebiete Deutschlands vollkommen abgeschlossen sind. Falls Bedingungen für eine günstige Entwicklung der Schiffahrt in der Ostsee vorhanden wären, würden die paar Seemeilen längere Fahrt durch die Ostsee nicht hindernd im Wege stehen. Aber die geringe Intensität des Verkehrs des Hinterlandes hat es bis jetzt bewirkt, dass direkte Verbindungen mit den aussereuropäischen Ländern unrentabel blieben. Stettins Dampferlinie, der Baltische Lloyd, der regelmässige Fahrten mit Nord-Amerika unterhielt, ist wegen Mangel an Rückfracht zum Erlöschen gebracht worden. Durch dies verunglückte Unternehmen erschreckt, fehlt den Reedern der Mut, neue direkte Linien mit den aussereuropäischen Ländern einzurichten. Die langsamere Entwicklung des Ostseeverkehrs ist also auch zum Teil in der Abgeschlossenheit der Ostsee von dem internationalen Handel begründet. Um den Ostseehäfen Gelegenheit zu einem schnelleren Aufblühen zu geben, musste Umschau nach einer günstigen Verbindung mit der Nordsee gehalten werden, die die Passage durch den Sund und Kattegat erübrigte.

Die Absicht, eine Wasserstrasse herzustellen, die die Nordsee mit der Ostsee verbinden sollte, ist schon sehr alt. Verschiedene Versuche sie durchzuführen sind unternommen worden. Der älteste Wasserweg ist der Stecknitz-Kanal vom Jahre 1398 zwischen Lübeck und Hamburg und der Eiderkanal vom Jahre 1784. Beide sind für den Verkehr sehr unbedeutend geblieben. Ein bedeutender Umschwung im Nord-Ostseeverkehr trat erst mit der Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals im Juni 1895 ein. Er geht von Holtenau, das dicht an Kiel gelegen ist, über Rendsburg nach Brunsbüttel und besitzt eine Länge von

98,650 km bei einer durchschnittlichen Breite von 60 m. Dieser Kanal besitzt hohe wirtschaftliche Wichtigkeit. Einmal kürzt der Kanal allen Schiffen, die sich südlicher als der 55. Breitengrad befinden, den Weg mehr oder weniger ab. Dann werden durch ihn die Gefahren, die eine Seereise um das stürmische Jütland bieten, auf ein Minimum beschränkt. Es werden also Verluste an Menschenleben, Schiffsanlagekapitalien und Handelsgütern erspart, zugleich wird die Assekuranzprämie infolge der kürzeren und schnelleren Fahrt beträchtlich niedriger. Aus diesen Gründen ist dem Nord-Ostseekanal eine bedeutende Steigerung des Verkehrs zwischen den beiden Meere zu verdanken. Besonderen Anteil an dieser Steigerung haben nur die Nordseehäfen genommen. Und statt eines Emporblühens des Verkehrs der Ostseestädte, das man doch mit der Erbauung des Kanals bezwecken wollte, trat ein Sinken ein.

In erster Linie hat Hamburg einen grossen Teil des Verkehrs an sich gerissen. Durch seine Lage an dem leistungsfähigen Elbstrom, von der Natur weit mehr als Bremen begünstigt, vereinigte Hamburg in seinem Hafen den Verkehr eines sehr weit ausgedehnten Hinterlandes. Die Elbe und ihre Nebenflüsse führen den reichen Güteraustausch der fruchtbaren Provinz und des industriereichen Königreichs Sachsen ihm zu. Durch die Verbindung der Havel mit der Spree erstreckt sich der Einfluss Hamburgs bis nach Berlin und von dort hinaus bis zur Oder und nach Posen, durch Verbindung der Moldau mit der Elbe wurde Hamburg zum wichtigen Seehafen von Oesterreich-Ungarn. Nur der Verkehr mit der Ostsee war bis auf ein geringes Mass eingeschränkt. Allerdings ist Hamburg schon vor Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals Ende der 80er Jahre und Anfang der 90er Jahre bemüht gewesen, durch Einstellung regelmässiger Dampferlinien sich einen guten Teil an dem zu erwartenden Nord-Ostseeverkehr zu sichern und so auf den baltischen Gestaden festen Fuss zu fassen. Ebenso sind aber auch von Bremen, Emden und den Rheinhäfen solche regelmässigen Dampferlinien eingestellt

worden. So z. B. beschäftigt die Bremer Reederei „Neptun“ eine grosse Anzahl Dampfer, die einen regelmässigen Verkehr zwischen den Ostseehäfen und Rheinhäfen betreiben. Ueberwiegend sind aber Hamburger Reedereien vertreten.

Mit der Eröffnung des Kaiser Wilhelms-Kanals fiel das letzte grosse Hemmnis für den Nordostseeverkehr, das sich seiner gedeihlichen Entwicklung stets hindernd in den Weg gestellt hat; Hamburg war mit einem Schlage an die Ostsee gerückt. Dadurch sind Hamburg und zum Teil auch Bremen immer mehr zu wichtigen Verteilungspunkten geworden und den Ostseestädten kommt höchstens eine Vermittlungsrolle zu. So sehen wir, wie die gedeihliche Fortentwicklung der deutschen Ostseestädte wohl durch die minderwertige Beschaffenheit des Hinterlandes und durch die abgeschlossene Lage zum Weltverkehr gehemmt worden ist, aber nicht zum wenigsten durch die überwältigende Konkurrenz Hamburgs, das in der ganzen Ostsee einen von Jahr zu Jahr steigenden Handel treibt.

Hamburgs Verkehr mit deutschen Ostseehäfen betrug:

im Jahre	1885	27 000	Ton.
„ „	1890	132 000	„
„ „	1895	160 000	„
„ „	1900	227 000	„
„ „	1905	291 000	„

Seit der Eröffnung des Nord-Ostseekanals ist also sein Verkehr fast aufs Doppelte gestiegen.

Besonders mit der Konkurrenz Hamburgs bedroht wurde Stettin, weniger die östlichen Städte. Was den Nord-Ostseekanal Hamburg noch wertvoller machte, ist die Tatsache, dass dursh Schaffung dieses Kanals die Hansastadt in den Stand gesetzt wurde, ihr kommerzielles und verkehrswirtschaftliches Uebergewicht mittels Einrichtung eines ausgedehnten Seeleichterverkehrs kraftvoller als je den Ost-

[1]) Siehe Lüdicke, „Die Entwicklung des Verkehrs im Kaiser-Wilhelms-Kanal und sein Einfluss auf die Schiffahrt der deutschen Ostseestädte“. Eittren-Anhalt 1908.

seehäfen gegenüber zur Geltung zu bringen und ihnen die letzte Möglichkeit zu rauben, selbständig an dem grossen Wel meerverkehr teilzunehmen.

Die Einführung von Seeleichtern hat einen sehr grossen Einfluss auf den Rückgang der Segelschiffahrt ausgeübt. Die Seeleichter kommen hauptsächlich nur für die Küstenschiffahrt in Betracht. Um die heranwachsenden Bedarfsmengen nach den kleinen Küstenstädten zu befördern, waren die kleinen Segelschiffe, denn sie hielten nach der Verdrängung aus der Grossschiffahrt den Küstenverkehr aufrecht, nicht hinreichend. Andererseits konnte man sie nicht vergrössern, da die Tiefe der betreffenden kleinen Häfen nicht gross genug war, um grössere Segelschiffe aufnehmen zu können. Ausserdem bestand für sie der Nachteil, dass sie nicht genügend Raum in den engen Gewässern hatten, um ausreichend navigieren zu können. Daher ging man dazu über, das die Ladung zu befördernde Schiff von der fortbewegenden Kraft zu trennen. Der durchschnittliche Raumgehalt eines solchen Seeleichters beträgt 252,5 Registertonnen netto. Die Vorteile dieser Schleppkähne sind einmal, dass sie ein geringes Eigengewicht besitzen und daher der ganze Raum zur Aufnahme der Ladung dienen kann, dann brauchen sie nur 2—4 Mann Besatzung, da sie ausser einem Segel, das nur da ist, um bei schwerem Wetter dem Kahn Stetigkeit zu geben, kein Fortbewegungsmittel haben. Ferner können stets mehrere Leichter durch ein Schleppboot befördert werden, das sofort nach Ankunft im Hafen fortdampfen kann und nur die Leichter bleiben zurück. Der Zinsverlust, der durch das Liegen im Hafen entsteht, ist ebenfalls sehr gering, da die Herstellungskosten nicht erheblich sind.

Diese Schleppkähne vermitteln einen nicht geringen Teil des Verkehrs zwischen Nord- und Ostsee. Dampfer, die für diesen Zweck gebaut sind, schleppen sie in der Nordsee bis nach den holländischen Häfen und den Rhein hinauf in der Ostsee nach den preussischen, dänischen, schwedischen, selbst russischen Häfen. Nach der Erbauung

des Kaiser-Wilhelm-Kanals, der erst die Schleppschiffahrt möglich machte, haben sich regelmässige Seeleichterlinien gebildet, die von der Ostsee Getreide und Holz nach dem Westen transportieren, während in der Nordsee besonders westfälische Kohle, auch Phosphatmehl, Petroleum und Eisen als Ausfracht geladen wird. Nach der Statistik des Deutschen Reiches wurden im Jahre 1906 259 Seeleichter mit 81 981 Registertonnen beschäftigt. Auf das Nordseegebiet entfällt der bei weitem grösste Teil, nämlich 245 Schleppkähne mit 79 181 Registertons und auf die Ostsee kommen nur 14 mit 2800 Registertons. Der Leichterverkehr in der Ostsee steckt noch in den Anfängen. Kiel war der erste Hafen, der im Besitze dieser Art von Transportschiffen war. Er besass 5 Schleppkähne mit 947 Registertons. Dann stieg die Zahl allmählich auf 14, von denen 6 auf Kiel, 4 auf Flensburg, 2 auf Stettin und je 1 auf Stettin und Schleswig entfallen.

Diese Seeleichter sind für den Rest der Segelschiffahrt verhängnisvoll geworden. Die Grosssegelschiffahrt bestand ja längst nicht mehr, aber die Küstenschiffahrt war den kleinen Seglern immer noch vorbehalten worden und nun wurde ihnen auch noch dieser bescheidene Anteil von der Ostseeschiffahrt genommen.

Wie nun dieser Rückgang der Segelschiffahrt erfolgte, soll nun in seiner Wirkung auf die bedeutendsten Ostseehäfen dargestellt werden.

III. Kapitel.

Königsberg.

Königsberg ist seiner Lage nach weniger von der Natur begünstigt, als irgend ein anderer grosser Handelsplatz an der Ostsee. Es liegt einmal an der Mündung des Pregels, der nur wenige Meilen, etwa bis Insterburg schiffbar ist, ferner liegt es nicht unmittelbar an der See, sondern ist von ihr durch das frische Haff getrennt, das noch heute recht viele Untiefen trägt. So konnte Königsberg seiner Lage nach nur Ostpreussen als Handelsgebiet zufallen. Allein schon frühzeitig ist seitens der Regierung und auch der Kaufmannschaft viel getan worden, um das Handelsgebiet Königsberg zu erweitern. So wurde im Jahre 1696 der Friedrich-Kanal angelegt, der eine günstige Verbindung des Pregels mit dem Niemen herstellte und durch ihn wurde Königsberg instand gesetzt, einen grossen Teil des Handels Memels an sich zu reissen. Von hervorragendster Bedeutung für den Handel Königsbergs wurde aber der Bau von Eisenbahnen. Während noch 1859 der Niemen die Hauptader des Gesamtverkehrs Königsbergs mit Russland war, schien jetzt in kurzer Zeit das ganze slavische Reich sein Handelsgebiet werden zu sollen. Wohl war durch die königliche Ostbahn, die 1857 völlig fertiggestellt war, eine wichtige Verbindung mit dem Westen geschaffen, aber sie diente mehr politischen als Handelszwecken. Erst ihre Fortsetzung nach der russischen Grenze im Jahre 1860 brachte für den Handel den erhofften Vorteil.[1]) Ungleich grösser war der Gewinn, der dann durch die ostpreussische Südbahn dem Handel gebracht wurde. Sie wurde 1871 bis zur Grenzstation Prostken vollendet und verband nicht nur die südlichen Teile Ost-

[1]) Vergleiche Arnstedt, „Geschichte der königlichen Haupt- und Residenzstadt Königsberg". Stuttgart 1899.

preussens enger mit der Hauptstadt, sondern bildete auch eine wichtige Verkehrsader mit den an Ackerbauprodukten reichsten Gebieten Russlands, zu denen Königsberg bisher nur schwache Verbindung gehabt hatte. Durch den Bau russischer Bahnen begann sich das Königsberger Handelsgebiet bis nach Odessa auszudehnen, so dass heute das russische Handelsgebiet das Neunfache des deutschen beträgt. Dies ist in Kürze die handelsgeographische Lage Königsbergs.

Der Höhepunkt des Königsberger Handels liegt schon lange zurück. Er ist das Jahr 1783. In diesem Jahre stieg die Zahl der in Königsberg beheimateten Schiffe auf die weder vorher noch nachher erreichte Höhe von 91. Nicht weniger als 1964 Schiffe liefen im Jahre 1784 ein und 1989 Schiffe verliessen ihn. Dann kam die Napoleonische Epoche, die den Handel Königsbergs dem Ruin nahe brachte. Während noch im Jahre 1801 921 Schiffe ankamen und 920 ausgingen, weist die Schiffsliste vom Jahre 1824 nur 288 resp. 278 ein- und ausgegangene Schiffe auf. Erst vom Jahre 1850 trat eine ständige Steigerung im Schiffsverkehr ein. Dagegen ging die Segelschiffreederei in Königsberg von dem gleichen Zeitpunkt an zurück, mithin zu einer Zeit, als diese überall sonst in Zunahme begriffen ist. Betrug der Rückgang auch nur wenige tausend Tons, so war er für eine Seestadt, wo die Reederei überhaupt wenig entwickelt war, doch bedeutend. Die Segelschiffsreederei hatte in Königsberg einen besonders schweren Stand. Der Grund ist nämlich in der geographischen Lage dieser Stadt zu suchen.

Wie schon erwähnt liegt Königsberg nicht unmittelbar am Meere, sondern ist von ihm durch das frische Haff getrennt, das nur eine geringe Tiefe besitzt, dann müssen die Segelschiffe, nachdem sie das Haff durchquert haben, noch etwa 8 km den Pregel aufwärts fahren, was bei widrigem Winde mit ausserordentlichen Schwierigkeiten verbunden ist, oft gar zur Unmöglichkeit wird. Wollen sich die Segler von Pillau, dem Vorhafen Königsbergs, der

hart am Meere liegt, schleppen lassen, so würden die Kosten erheblich steigen. Deshalb hat das Dampfschiff hier bald Eingang gefunden.

Schon im Jahre 1860 waren 30% des Tonnengehalts aller eingehenden Schiffe Dampfer. 1862 stand Königsberg mit Stettin, Kiel, Kopenhagen, Amsterdam, London und Hull in regelmässiger Dampferverbindung. Somit waren Bedingungen für den Betrieb der Dampfschiffahrt wohl vorhanden, trotzdem besass Königsberg keine Seedampfer, sondern nur Schleppdampfer, die die in Pillau einkommenden Segler nach dem Königsberger Hafen einbrachten. Es sind Versuche gemacht worden, Seedampfer in den Schiffahrtsbetrieb einzustellen. Bereits im Jahre 1850 hatte eine Firma einen Dampfer von 190 R. T. besessen, der, wie es scheint, Verbindung mit Danzig unterhielt. Aber schon im Jahre 1852 wird er nicht unter den Königsberger Schiffen gezählt und es ist wohl anzunehmen, dass er seine Fahrten eingestellt hat. Königsberg und Danzig erhielten um jene Zeit Eisenbahnverbindung und sie wird ihm wohl einen Teil des Verkehrs entzogen haben. Einen zweiten Versuch machte eine andere Firma, aber auch dieser Dampfer konnte sich nur bis Mitte der 60er Jahre halten. Vielleicht kommt es daher, weil die Reeder immer nur einen Dampfer eingestellt haben. Ein Dampfer kann eine regelmässige Verbindung nicht aufrechterhalten, denn sobald er seine Fahrt, sei es wegen einer Reparatur oder anderer Umstände halber einstellen muss, ist die Regelmässigkeit unterbrochen. Dies lässt sich nur vermeiden, wenn das Unternehmen zwei oder besser mehrere Dampfer verwendete, so dass im Falle des Aussetzens des einen nicht gleich die ganze Fahrt stockte. Hierzu fehlte es aber in Königsberg an Kapital und zu der Form einer Aktiengesellschaft, bei der sich das Risiko auf viele Schultern verteilte, kam es erst zu Anfang der 70er Jahre. Der Verkehr Königsberg lag also um jene Zeit zum grossen Teil

[2]) Peters, „Die Entwicklung der deutschen Reederei". Jena 1905. Bd. II.

in Händen fremder Dampfschiffahrtsgesellschaften; denn die Segelschiffsreederei geht in Königsberg seit Anfang der 50er Jahre zurück.

Im Jahre 1851 gab es noch 15 Segelschiffsreedereien, unter denen die grösste C. A. Dultz 7 Schiffe von 2000 Tonnen beschäftigte. Eine gleiche Anzahl besass der Handelsverein. Im Jahre 1860 beschränkte sich die Zahl der Reedereien auf 11, von denen der Handelsverein mit 4 und die Firma Dultz mit 9 Schiffen vertreten waren. Im Jahre 1869 hatte diese Firma und eine gleichen Namens in Pillau zusammen 15 Schiffe mit 5200 R. T. So war die Lage der Segelschiffahrt bis in die Mitte der 60er Jahre noch eine erträgliche. Seit jener Zeit beginnen aber die Klagen über sinkende Frachten ständig zu werden.[2]) Die Frachten für Holz pr. load Balken von Danzig nach London hatten sich im Durchschnitt der Jahre wie folgt gestaltet:

	1860	16 sh
	1861	20 „
	1862	19 „
	1863	19 „
	1864	21 „
jetzt begannen sie zu fallen auf		
	1865	17 sh
	1866	18 „
	1867	15 „
	1868	13 „

Ebenso waren die Frachten für Getreide und Kohlen sehr stark gesunken. Die Ursache für ein solch' starkes Sinken der Frachten schien die Konkurrenz der Dampfschiffe zu sein; denn durch sie entstand ein starkes Angebot an Räumte, dem ein entsprechender Export aus Preussen nicht gegenüberstand. Ferner ging der Verkehr mit den überseeischen Ländern immer mehr an Dampfer über und die ausser Fahrt gesetzten Segler, die nach der Ost-

[3]) Peters, „Die Entwicklung der deutschen Reederei". Bd. II.

see abgeschoben wurden, bewirkten nur, dass die Frachten immer mehr sanken. Die Reeder standen also vom Bau neuer Segler ab. Im Jahre 1865 wurden in ganz Ostpreussen noch 11 Segler vom Stapel gelassen, 1860 waren es nur noch 9, 1867 noch 7, 1868 3 und 1869 keins mehr. Die Königsberger Segelschiffsreederei hat also schon recht früh ihren Untergang gefunden, ganz im Gegensatz zu der von Danzig.

Danzig.

Danzigs Lage an der Weichsel ist für den Handel sehr günstig gewesen, aber eben nur solange als die Binnengewässer, also die Flüsse, die hauptsächlichsten Verkehrsadern waren. Durch die Weichsel und ihre Nebenflüsse umfasste Danzigs Handel das ganze Königreich Polen. Sehr vorteilhaft für Danzig war es auch, dass es seit 1454 zu Polen gehörte, denn so erhob sich zwischen ihm und seinen Bezugsquellen keine Zollschranke. Dann kam Danzig im Jahre 1793 bei der Teilung Polens an Preussen und der Zeit des höchsten Glanzes folgte eine Zeit des Niedergangs. Russland umgab seinen Teil vom Königreich Polen mit einer Zollgrenze, wie sie schroffer nie bestanden hatte. Die Leiden dieser Hafenstadt wurden aber noch durch die Einführung der Eisenbahnen verschärft. Lange Zeit spielte das Eisenbahnwesen für die gedeihliche Fortentwicklung des Handels Danzigs geradezu eine hemmende Rolle. Durch den Bau der Bahnlinie Berlin-Königsberg 1854 wurde der Verkehr an Danzig vorbeigeleitet, denn man konnte es nur durch eine Zweigbahn von Dirschau erreichen. Diese Bahn in Verbindung mit den Linien Berlin-Hamburg und Berlin-Stettin wirkte noch ungünstiger und das seinem Handel gebliebene Hinterland wurde immer kleiner. Erst das Jahr 1877 brachte mit Eröffnung der Linie Danzig-Warschau eine bedeutende Verbesserung. Durch günstige Tarife, die das Resultat langwieriger Kämpfe mit Russland waren, stieg der Handel mehr und mehr. Und man kann

heute die handelsgeographische Lage Danzigs als gesichert ansehen. Neben den Verkehrswegen ist für den Handel einer Seestadt die Beschaffenheit ihres Hinterlandes von grösster Wichtigkeit.

Das von Danzig setzt sich ausschliesslich aus Getreideboden und aus ausgedehnten Wäldern zusammen und deshalb besteht die Ausfuhr Danzigs auch noch heute überüberwiegend aus landwirtschaftlichen Erzeugnissen und aus Holz. An Industrieerzeugnissen wurde aus Danzig wenig ausgeführt. Die einzige Ausnahme bildet die Melasse der polnischen und südrussischen Zuckerfabriken, die häufig beträchtliche Quantitäten zum Versand schicken. Mit dem ausgedehnten Zuckerrübenbau in den östlichen Provinzen Deutschlands kommt noch Zucker hinzu. Später dann auch Spiritus und zwar in erheblichen Mengen. Eingeführt werden Kolonialwaren und Industrieprodukte. So wurden im Durchschnitt der Jahre eingeführt an

Jahr	Kaffee	Reis	Hering
	in Zentnern		in tons
1850/59	21 500	18 700	76 000
1860/69	31 000	23 500	90 500
1870/79	35 500	50 000	68 000
1880/89	50 800	94 200	169 000
1890/99	64 300	99 600	172 900
1900/1904	71 500	143 000	224 700

Ferner hat die Einfuhr von schwedischem Eisenerz eine ganz bedeutende Rolle erlangt, das in zunehmender Menge für die oberschlesische Eisenindustrie von Danzig auf dem Bahnwege versandt wird.

1892 waren es 2 000 t
1894 „ „ 119 000 t
1905 „ „ 185 000 t

Allerdings bestehen die Bewohner des Hinterlandes lediglich aus grossen Grundbesitzern und kleinen Ackerbautreibenden; diese sind nicht in der Lage, ihren Luxusbe-

darf zu befriedigen und deshalb beschränkt sich die Nachfrage nach Kolonialwaren auf die relativ wenigen Städte. Aus diesem Grunde ergibt es sich auch, dass Danzig vorwiegend Ausfuhrhafen ist; d. h. dass die Ausfuhr grösser als die Einfuhr ist. Dieser Umstand hat auch auf die Entwicklung seiner Seeschiffahrt Einfluss gehabt.

Die Seeschiffahrt war von jeher die Grundlage von Danzigs Bedeutung im Welthandel. Sie hat allerdings nach ihrer Blütezeit schwere Einbusse gelitten und hat nicht diejenige Entwicklung genommen, die im Interesse Danzigs zu wünschen war.

Wie wir vorher gesehen haben, führt Danzig vorwiegend landwirtschaftliche Erzeugnisse und Holz aus. Hierin ist der Grund zu suchen, weshalb an dem Schiffsverkehr Danzigs der Dampfer so wenig und erst so spät Anteil genommen hat.[3]) Getreide ist für den Schiffer das bequemste Frachtgut, das er sich wünschen kann. Einmal ist das Verladen sehr einfach, denn es kann direkt in das Innere des Schiffes geschüttet werden; es verursacht keine toten Hohlräume, wie etwa Fässer oder andere Sperrgüter; der Schiffer kann den Raum also voll und ganz ausnützen. Dann liegt es fest und bringt das Schiff bei schwerem Seegang nicht in Gefahr. Dabei hat es doch die genügende Schwere, damit das Schiff den nötigen Tiefgang hat und sicher im Wasser liegt. Endlich verursacht das Verladen von Getreide keine Extrakosten in Bezug auf Reinigung u. s. w., wie dies etwa beim Verfrachten von Steinkohle, Petroleum der Fall ist. Der andere Hauptausfuhrartikel ist Holz. Auch dies ist aus denselben Gründen ein sehr geschätztes Frachtgut. Deshalb haben die Dampfer, solange sie noch konkurrenzlos dastanden, beide Artikel als Frachtgut wenig geschätzt. Ausserdem waren auf dem Dampfer die Deckluken zu klein und deshalb wenig zum Verladen von Langholz geeignet. Ferner war der

[4]) Dullo, „Gebiet, Geschichte und Charakter des Seehandels der grössten deutschen Ostseeplätze seit Mitte dieses Jahrhunderts". Jena 1888.

Hohlraum des Dampfers in der Querrichtung durch vertikale Wände in sogenannte „Schotts" geteilt, die eine Aufnahme von Langholz ebenfalls unmöglich machten. Das Segelschiff dagegen war für den Holzverkehr eingerichtet; denn es besass genügend grosse Deckluken und sein Hohlraum war, wenn überhaupt, mit herausnehmbaren Schotts versehen, so dass es zum Verfrachten von Langholz vorzüglich geeignet war. Solange also Danzigs Handel wuchs und seine Holzexporte bedeutend blieben, wurde auch die Segelschiffsreederei vermehrt. 1851 hatte Danzig 105 Segler mit 34 700 R. T., 1860 114 Segler mit 44 000 R. T. Selbst als der Schiffsverkehr nachliess, nahm die Handelsflotte zu. Ein Teil von ihr wurde in der Getreideausfuhr von den Vereinigten Staaten nach Europa beschäftigt.[4]) Im Jahre 1869 hatte Danzig mit 131 Seglern von 576 000 R. T. seinen Höchstbestand erreicht. Der Dampferverkehr blieb dagegen sehr beschränkt im Gegensatz zu Stettin. In Stettin gingen im Jahre 1862 schon 700 Dampfer ein, in Danzig erst 175. Stettin erreichte die Zahl von 1000 Dampfern 1871, Danzig erst 1883. Im gleichen Jahre hatte Stettin schon über 2000 Dampfer, fast 1300 mehr. Die Berichte der Danziger Handelskammer bestätigen diese Tatsache, sie sagen ausdrücklich, dass nur so wenige Dampfer nach Danzig kämen, läge daran, dass sie noch nicht zur Aufnahme von Langholz eingerichtet seien, das als einzige Ladung zu erhalten sie in Danzig allerdings immer gegenwärtigen müssen. Den gleichen Umstand können wir aus dem Bestand der Handelsflotte erkennen. 1757 hatte Danzig eine Handelsflotte von 73 Seglern. Von 1793/1802 wurden noch 70 Schiffe zugekauft und 70 neu erbaut. Es waren dann vorhanden

	Segler	Dampfer
1848	103	3
1870	122	3
1880	75	10
1903	6	24

[5]) Peters, „Die Entwicklung der deutschen Reederei". Bd. II.

Aus den Zahlen können wir erkennen, dass die Segler erst in den 80er Jahren abnahmen. Dann ist die Segelschiffahrt aus ihrer dominierenden Stellung zurückgedrängt worden und der Dampfer hat ihren Platz eingenommen. Die letzten Segelschiffe sind, als sie altersschwach geworden, abgewrackt und dienen jetzt als Kohlenhulks. Trotzdem ist der Kubikinhalt der Dampfer heute kaum ¼ von dem der ganzen Flotte 1870. Deshalb kann man nicht auf einen Rückgang des Verkehrs schliessen. Die grössere Schnelligkeit und Stetigkeit des Dampfers, ferner das durch zweckmässige Vorrichtungen erzielte ungleich schnellere Ver- und Entladen des Schiffassraumes lassen einen grösseren und schnelleren Transport zu, als dies bei einem Segler der Fall ist. Man setzt drei Kubikmeter eines Seglers gleich einem Kubikmeter eines Dampfers.

Der Besucher Danzigs findet heute bei einem Rundgang durch seinen Hafen nicht mehr den Wald von Masten, den man früher erblickte und noch heute das Bild des Hamburger Hafens verschönt. Trotzdem man heute verhältnismässig wenig Schiffe sieht, ist doch der Gesamtverkehr erheblich gewachsen. Ein Dampfer laden heute in 2—4 Tagen; der Verkehr geht um vieles schneller. Der gesamte Tonnengehalt der Seeschiffe, die in Danzig ein- und ausgingen, waren in 1000 tons.

Im Jahresdurchschnitt	Eingang	Ausgang	Zusammen
1860/69	381	382	763
1870/79	410	408	818
1880/89	572	574	1146
1890/99	646	639	1285
1900/1903	676	685	1361
1904	712	726	1438

Der Anteil an der Tonnage belief sich bei Seglern 1860 auf 92,2% und bei Dampfern im gleichen Jahre auf 7,8%. 1904 hatten die Segler nur noch einen Anteil von 2% und die Dampfer 98%.

Die Hauptverkehrsgebiete Danzigs sind die Häfen Deutschlands, Schwedens, Norwegens, Finnlands, Russlands, Dänemarks, Englands und Frankreichs. In dem letzten Jahrzehnt findet auch ein direkter Verkehr mit Amerika statt.

Die Reederei hat in Danzig keinen günstigen Verlauf genommen. Vor allen Dingen fehlte es an Kapital, um wirksam den Kampf gegen die grossen konzentrierten Schiffahrtsbetriebe der Nordsee aufzunehmen, deren Konkurrenz durch den Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals noch empfindlicher wurde.[5]) Seine Folgen für den Verkehr sind ja schon aus dem Vorhergehenden bekannt. Dennoch fallen der Danziger Reederei immerhin nicht unwichtige Aufgaben zu. So hat sie ständige Schiffahrtslinien mit London, Liverpool, Hull, Hamburg, Amsterdam, Stettin u. s. w. Was ihr zum besonderen Vorteil gereicht, ist, dass ihre Dampfer den Ansprüchen des Handels entsprechend gebaut werden, so für die Beförderung von Getreide und Langholz. Bei weitem nicht solange wie in Danzig hat sich die Segelschiffahrt in Stettin gehalten.

Stettin.

Stettin liegt an der Mündung des grössten deutschen Flusses, der in die Ostsee fliesst und ihm gehören daher die Ufer dieses Stromes und die seiner schiffbaren Nebenflüsse als Handelsgebiet. Deshalb kann man Schlesien, Brandenburg, Posen und Pommern als natürliches Hinterland ansehen, deren Handel ihm zum grössten Teil zugute kommt.

Die Lage Stettins wurde mit der Einführung der Eisenbahnen noch günstiger. Schon im Jahre 1843 wurde die Strecke Berlin-Stettin errichtet und neue Handelsplätze reihten sich den alten an; denn die Industriebezirke Halle, Wittenberg, Magdeburg, Braunschweig und Hannover hatten guten Anschluss mit Berlin und demnach auch mit

[5]) Otto Münsterberg, „Der Handel Danzigs". Berlin 1906.

Stettin. Durch Bahnen nach Schlesien und Posen wurden sogar Galizien und Mähren dem Handel Stettins eröffnet. 1849 wurde das thüringische Gebiet und 1851 das von Sachsen und Böhmen erschlossen. Das Handelsgebiet Stettins ist also im 6. Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts ein sehr ausgedehntes. Um diese günstigen Bedingungen nutzbringend zu gestalten, waren viele Schwierigkeiten im Wege.

Hamburg, dessen Konkurrenz schon früher geschildert worden ist, war ein besonders gefährlicher Gegner für Stettin, denn da man Lübeck ja nur als einen Vorhafen Hamburgs bezeichnen kann, ist Stettin der nächstgelegene Ostseehafen, der am schwersten unter der Konkurrenz Hamburgs zu leiden hatte.

Für die Entwicklung des Verkehrs eines Hafens ist die Verbindung mit dem Hinterland von grösster Bedeutung. Diese Verbindung wird in unserer Zeit durch die Binnenwasserstrassen und Eisenbahnen hergestellt. Was nun die Ausbildung und Zweckmässigkeit der Binnenwasserstrassen anbetrifft, ist Hamburg ungleich besser gestellt als Stettin. Obwohl es an dem grössten deutschen Flusse, der in die Ostsee mündet, liegt, ist doch die Lage Hamburgs günstiger. Schon an und für sich ist die Elbe ein bedeutenderer Fluss als die Oder. Dann ist auch für die Elbe zwecks Erleichterung und Förderung der Schiffahrt mehr und früher getan worden als für die Oder. Die Elbe ist bis Tetschen in Böhmen schiffbar und schon lange bestand eine regelmässige Ketten-Schleppschiffahrt. Um den Vorteil, den diese Einrichtung mit sich brachte, noch zu erhöhen, errichtete Hamburg schon im Jahre 1880 in dem Flecken Laube bei Tetschen einen sogenannten Umschlagplatz, d. h. es wurden Vorrichtungen getroffen derart, dass die Waren aus dem Güterwagen direkt ins Schiff gefrachtet werden konnten und natürlich auch umgekehrt. Günstige Frachttarife mit den österreich-ungarischen Bahnen dienten noch zur Erhöhung des Verkehrs auf der Elbe.

Die Oder dagegen befand sich in einem unglaublichen Zustand. Selbst die flach gehenden Dampfboote der Stettiner Dampf-Schleppschiffahrtsgesellschaft konnten häufig nur bis Frankfurt an der Oder herauffahren und zu Zeiten niedrigen Wasserstandes kommen die Schiffe, falls sie schon weiter heraufgefahren waren, nicht zurückgelangen, so dass sie im Laufe eines Jahres nicht nach Stettin zurückkehren konnten.[6]) Später wurde die Oder allerdings vorzüglich reguliert, so dass die regelmässige Dampfschiffschleppfahrt zwischen Stettin und Schlesien sich derart ausdehnte, dass sie sogar den Eisenbahnen wirksam Konkurrenz machen konnte. Ausserdem wurde in Pöpelwitz eine Umschlagsstelle, ähnlich der in Laube an der Elbe, errichtet. Leider blieb es dabei, namentlich kam es zu keinem günstigen Abschluss mit den österreichischen Bahnen.

Ein weiterer Vorteil zu Gunsten Hamburgs war, dass im letzten Jahrzehnt verschiedene Kanäle durch Preussen gelegt wurden, die zur Folge hatten, dass der Verkehr, der bisher Stettin vermöge seiner Lage zu seinem Hinterlande zugefallen war, abgelenkt wurde. Ein Ausgleich ist noch nicht geschaffen worden und wird in absehbarer Zeit auch nicht zu erlangen sein. Einer dieser Kanäle ist der Oder-Spree-Kanal, durch ihn wurde Stettin der grösste Teil des Verkehrs mit Schlesien zu Gunsten Hamburgs genommen, und dann der Kaiser-Wilhelm-Kanal, denn durch ihn tritt Hamburg auch in der Ostsee in den Vordergrund des Verkehrs. Aber nicht allein unter der Konkurrenz Hamburgs hatte Stettin zu leiden, sondern auch unter der von Bremen und Amsterdam. Im Jahre 1869 eröffnete Bremen regelmässige Fahrten nach New-Orleans. Die amerikanische Baumwolle, die der Zweck dieser Fahrten war, wurde direkt nach Bremen transportiert und von dort nach Polen, Oesterreich-Ungarn und Sachsen, anstatt wie früher nach Hull, und von dort mit Stettiner Schiffen nach Stettin. Fer-

[6]) Siehe Dullo, „Gebiet, Geschichte und Charakter des Seehandels der grössten deutschen Ostseeplätze seit der Mitte dieses Jahrhunderts". Jena 1888.

ner vereinigten sich die süddeutschen Eisenbahnen zwecks Herstellung eines direkten Verkehrs über die Städte Amsterdam, Mainz, Passau, Wien und so wurde trotz dieser langen Eisenbahnfracht dem Stettiner Kaffeehandel zu Gunsten des Amsterdamer Abbruch getan. Eine weitere Erschwerung für die Schiffahrt Stettins war, dass hier die Hafenabgaben bedeutend höher waren als in den Nordseehafen. Sie waren Anfang der 60er Jahre etwa 3mal so hoch wie in Hamburg und 4mal so hoch wie in Bremen. Auch eine Auswanderung über Stettin hatte sich, obgleich ein grosser Teil der Auswandernden aus den altpreussischen Provinzen stammte, nicht entwickelt. Der Hauptgrund ist wohl die ungünstige Lage zum überseeischen Verkehr.

Infolge des recht regen Handels mit England fanden die Dampfer in Stettin recht früh im Gegensatz zu Danzig Eingang und die Segelschiffahrt verlor immer mehr an Boden. Infolgedessen wandten sich die Segelschiffreeder um so mehr der überseeischen Schiffahrt zu. Anfangs der 50er Jahre gab es in Stettin eine Reihe von Seglern, die für überseeische Reisen geeignet waren und ihre Zahl wurde noch im Laufe der Jahre vermehrt. So heisst es im Stettiner Handelskammerbericht vom Jahre 1855: „Was unsere mit Metallboden versehenen und zur transatlantischen Fahrt eingerichteten grösseren Schiffe betrifft, so haben einige derselben glänzende Resultate geliefert. Die Vorteile für grosse, auch für den Handel mit Ostindien und China geeignete Fahrzeuge sind dadurch bedeutend gesteigert, und unseren Reedereien steht infolge davon eine immer stärkere Beteiligung an dem Welthandel in Aussicht. Von unseren grösseren Schiffen sind im verflossenen Jahre mehrere zu hohen Frachten im Schwarzen Meer und für die Flotten und Heere der Westmächte beschäftigt gewesen, die übrigen befinden sich zum Teil auf Ausfahrten nach dem Schwarzen und Mittelländischen Meer oder nach Nordamerika und Westindien, wo die grosse Ernte gute Rückfracht erwarten lässt. Die Beteiligung an der Schiffahrt nach und von Amerika und Indien mit passenden Fahrzeugen, die wir nur zulange versäumt haben, bietet überdies noch günstige Chancen dar, und die sich immer mehr bahnbrechende Ueberzeugung hiervon hat dem hiesigen Schiffsbau einen früher nicht gekannten Aufschwung gegeben, der nachhaltig zu sein verspricht, da auch das Binnenland seine Teilnahme diesem Zweige der Reederei mehr und mehr zuwendet. Unsere Baumeister, die sich, was Form und Segel ihrer Schiffe betrifft, dreist mit dem Auslande messen können, sind auf lange Zeit mit Aufträgen versehen.

Infolgedessen stieg der Bestand in den Jahren 1851 bis 60 von 42 000 R. T. auf 51 200 R. T. Nach 1863 trat ein Stillstand ein, während Danzig noch mehr Segler einstellt. Die Ursachen dieser Stagnation sind verschiedene. Einmal besass Stettin nicht so einen bedeutenden Holzexport, etwa nur ⅓ wie Danzig, der eine der hauptsächlichsten Stützen der Segelschiffsreederei war. Ein weiteres Steigen der Segler Danzigs war auf den Transport von Steinkohlen von England nach der Heimat zurückzuführen. Der Import englischer Steinkohle nach Stettin wurde durch das Aufkommen der schlesischen Steinkohle, deren Qualität nicht hinter der der englischen zurücksteht, erschwert. Hierzu kam noch, dass Stettin infolge seines wertvollen und vielseitigeren Handels auch mehr als jeder andere preussische Hafen von Dampfern aufgesucht wurde und den Segelschiffen deshalb eine grössere Konkurrenz entstand. Die Stettiner Segelschiffsreederei hätte viel früher ihr Ende erreicht, wenn ihnen nicht die überseeische Fahrt zu Hilfe gekommen wäre, aber auch sie konnte ein ständiges Niedergehen nicht aufhalten. Die Statistik weist in den folgenden Jahren eine stetige Abnahme der Segler und eine stetig anwachsende Zahl von Dampfern auf:

Am 1. Januar	Segler			Dampfer			Zusammen		
	Zahl	Netto R. T.	Besatzung	Zahl	Netto R. T.	Besatzung	Zahl	Netto R. T.	Besatzung
1873	195	45509	1389	33	8108	605	228	53617	2454
1875	198	43979	1725	38	12294	734	206	56273	2459
1877	79	40138	1556	43	8522	551	222	48660	2107
1879	151	36515	1344	40	9167	653	191	45682	1855
1881	119	30819	1053	48	14248	764	167	45067	1706
1883	97	25027	833	53	18653	940	150	43686	1597
1885	87	22266	729	68	25630	899	155	47896	1669
1887	82	9714	64?	73	24232	918	155	43846	1541
1889	59	13208	422	74	25201	1041	133	38409	1340
1891	64	12259	427	83	30813	1077	147	43072	1468
1893	59	8696	320	95	31263	1148	144	39959	1397
1895	52	6941	242	90	34647	1145	142	41588	1320
1897	47	4289	176	80	29085	1162	133	33374	1321
1899	36	1741	103	87	36869	1334	123	32610	1265
1901	33	676	82	97	39288	1437	140	39964	1416
1902	35	1210	90	94	38686	1306	129	39896	1396

Aus dieser Statistik ergibt sich, dass die Segelschiffsreederei im Jahre 1875 mit 198 Schiffen ihren höchsten Stand erreicht hatte; heute besitzt Stettin keine Segler mehr. Die 35 anfangs 1902 noch registrierten Segelschiffe mit durchschnittlich 40 R. T. und 3 Mann Besatzung sind kleine Küstenfahrer, bei denen in der Regel der Schiffer auch Eigentümer ist. Das letzte grössere Segelschiff, das die Stettiner Reederei aufzuweisen hatte, war die Bark „Fritz von der Lanken" mit 286 Netto R. T., die 1900 nach Hamburg verkauft wurde. Dagegen finden sich in den kleinen pommerschen Häfen noch Reedereien, die grössere Segelschiffe besitzen.

Die nennenswerteste Segelschiffsreederei besitzt Barth. Unter den hier beheimateten Seglern sind noch 4 grössere, die sich meist auf transatlantischer Fahrt befinden; nämlich eine eiserne Bark von 1057 R. T. und eine solche von 665 N. R. T., ein hölzerner Dreimastschoner von 232 N. R. T. und eine hölzerne Brigg von 204 N. R. T. Die übrigen Segler sind kleine Küstenfahrer von 20—85 N. R. T.

In Stralsund ist noch ein grosser Segler von 460 N. R. T., der Reederei C. A. Beug gehörig, zu verzeichnen.

Diese grösseren Segler sind durchweg ältere Fahrzeuge. Neue über 100 R. T. sind nicht mehr gebaut worden, nur solche von 20—80 N. R. T. Von diesen sind noch in den kleinen pommerschen Häfen eine Menge vorhanden, wie folgende Tabelle veranschaulicht:

Hafen	Jahr	Zahl	Segler	
			R. T.	Besatzung
Barth	1874	217	41124	1619
	1884	199	39157	1416
	1894	103	20804	639
	1902	47	3651	165
Stralsund	1874	269	50419	2002
	1884	217	33496	1351
	1894	110	10511	479
	1902	69	2890	190
Greifswald	1874	51	12533	487
	1884	38	8845	338
	1894	9	1556	55
	1902	4	148	10
Wolgast	1874	60	11964	490
	1884	31	5570	238
	1894	17	1701	71
	1902	16	478	37
Swinemünde	1874	25	6910	268
	1884	37	4236	170
	1894	11	1505	64
	1902	4	188	11

Lübeck.

Völlig abweichend, infolge der geographischen Lage, von den andern grossen Ostseehäfen sind die Handelsbeziehungen Lübecks. Jeder von den besprochenen Häfen hat ein eigenes Hinterland, das ihm nicht genommen werden kann, da unmittelbar in der Nähe keine Konkurrenz vorhanden ist. Die Entfernungen zwischen Lübeck-Stettin, Stettin-Danzig, Danzig-Königsberg sind immerhin so beträchtlich, dass jede Stadt Raum genug hat, um ihre Handelsbeziehungen auszudehnen.

Lübeck ist dagegen nur 63 Bahnkilometer von Hamburg entfernt und dadurch ist sein Handel wesentlich bedingt. Es besitzt kein Hinterland, sondern ist gewissermassen ein Vorhafen von Hamburg und zwar einer der wichtigsten, denn über ihn versorgt Hamburg die Ostseeländer mit seinen Kolonialwaren. Dadurch wurde auch Lübeck die Möglichkeit geboten, seinen Verkehr durch diese günstigen Handelsbeziehungen mit dem bedeutendsten Nordseehafen zu steigern. Die Bemühungen Lübecks wurden zum grossen Teil durch die Missgunst Dänemarks gehemmt.

Infolge seiner wirtschaftlichen Lage konnte Lübeck die von Hamburg kommenden überseeischen Waren leicht nach den Ostseeländern schaffen, um so eher, da bei Benützung der Landstrasse von Hamburg nach Lübeck der Sundzoll in Wegfall kam. Dänemark wollte nun diesen Zwischenhandel Lübeck entreissen und für sich gewinnen. Deshalb erliess es im Jahre 1842 ein Patent, wonach eine Ermässigung des Einfuhrzolls um 25% solchen Schiffen in dänischen und schleswigschen Häfen zugute kam, die die Waren direkt einführten. Verschärft wurde dieses Patent noch durch das vom Jahre 1854. Von nun ab sollten solche Schiffe, die aus transatlantischen Ländern kamen, vom Sundzoll, wie auch von den Leucht- und Tonnengebühren befreit sein, falls sie in einem dänischen oder schleswigschen Hafen löschten. Ein Glück war es, dass drei Jahre später der Sundzoll aus der Welt geschafft wurde, sonst hätte sich Dänemark auf Kosten Lübecks zum Zwischenhändler für die Ostseeländer machen können. Noch ein andere Massnahme Dänemarks richtete sich direkt gegen den Handel Lübecks.

Hamburg und Lübeck hatten von dem Kaiser Friedrich I. im Jahre 1185 bezw. 1189 ein verbrieftes Recht verliehen bekommen, dass auf der Landstrasse zwischen den genannten Städten kein Zoll erhoben werden durfte.[7]) Dieses Privileg war immer bestätigt worden. Dessen un-

[7]) Siehe Peters, „Die Entwicklung der deutschen Reederei", Bd. II.

geachtet erhob Dänemark seit dem Jahre 1839 einen Zoll, nicht allein auf der Landstrasse, sondern auch auf dem Stecknitzer Kanal und auch auf der später erbauten Eisenbahn. Dieser Zoll, der der Lauenburger genannt wurde, verschaffte Dänemark beträchtliche Einnahmen.[8]) Er belief sich im Jahre 1854—55 auf 231 000 Thlr. Auf Ersuchen Hamburgs und Lübecks ermässigte Dänemark den Transitzoll. Dass es den Handel Lübecks demnach mit missgünstigen Augen ansah, geht auch daraus hervor, dass Dänemark die Konzession zu einer Eisenbahn zwischen Hamburg und Lübeck versagte und sie erst mit der Aufhebung des Sundzolls im Jahre 1865 gab. Diese Erleichterung des Verkehrs hat sich denn auch sehr bald fühlbar gemacht. Der Schiffsverkehr in Lübeck hat sich seitdem verdoppelt. Er betrug im Jahre 1855 972 Schiffe mit 82 000 T. Er stieg, nachdem Ermässigungen im Transitzoll eingeführt worden waren, im Jahre 1865 auf 1765 Schiffe mit 208 000 T. und nach Eröffnung der Eisenbahn stieg der Verkehr ständig, so dass er im Jahre 1873 die Zahl von 2844 Schiffen mit 294 862 T. erreichte. Dieses war auch die höchste Ziffer, die der Schiffsverkehr Lübecks je aufweisen konnte. Zu dieser Zeit hatte in Lübeck der Dampfer den Segler längst in den Hintergrund gedrängt. Der Höhepunkt der Segelschiffahrt fällt hier um das Jahr 1845; also Lübeck hat von allen Ostseestädten die Seglerflotte am frühesten abgestossen.

Die Gründe zu diesem frühen Rückgang der Segelschiffreederei sind hier ausserordentlich schwer festzustellen. Zum Teil ist wohl der Charakter des Lübeckischen Handels Schuld daran. Lübeck treibt bis heute noch reinen Ostseehandel. Sein transatlantischer Verkehr ist verschwindend gering. Stettin, Danzig und Königsberg können nur ihren Hinterländern sämtliche Produkte abnehmen, weil ihnen die ganze Welt offen steht, um sie abzusetzen. Ebenso

[8]) Siehe „Der Holstein-Lauenburgische Transitzoll". Lübeck 1856.

können sie die gesamte Konsumtion ihres Hinterlandes decken.

Lübeck dagegen kann seinem Hinterlande nur solche Produkte abnehmen, die die Ostseeländer verwenden können und es kann nur solche Artikel einführen, die seine Schiffe an den Ostseestädten erhalten können. Die wichtigste Stütze der Ostseesegler war von jeher der Getreide- und Holzhandel. Er fällt bei Lübeck ganz fort und infolgedessen fanden die Segler keine Verwendung. Dagegen hatte die Dampfschiffahrt in Lübeck eine besonders gute Grundlage.

Das nahe Hamburg diente begreiflicherweise als Vorbild und veranlasste, dass alle modernsten Hilfsmittel des Handels und Verkehrs, deren Hamburg sich bediente, auch in Lübeck, soweit die Verhältnisse es erlaubten, eingeführt wurden. Ferner war Lübeck ein östliches Ausgangstor Hamburgs; Kolonialwaren, die Hamburg importierte, wurden über Lübeck nach dem Norden und Osten versandt, ebenso aus dem Innern Deutschlands kommende Manufakturen und Fabrikate. Lübeck hatte also einen wertvollen Transithandel, der regelmässig vor sich ging und er bildet die beste Grundlage für die Dampfschiffahrt. Lübeck hat im Dampferverkehr sogar Stettin übertroffen. 1862 hatte der Dampfer 21,4% Anteil an dem Gesamtschiffsverkehr Stettins, und in Lübeck 28,5%. Erst 1877 holt Stettin Lübeck ein. An Seglern besass Lübeck im Jahre 1869 noch mit Ausnahme von kleinen Küstenfahrern 6 grosse Schiffe, die aber nicht in der Ostsee beschäftigt waren, sondern sie fuhren zwischen Nordseehäfen und transatlantischen Häfen. Heute befindet sich in Lübeck kein grosses Segelschiff mehr.

Schluss.

Wie wir gesehen haben, ist in der Ostsee die Segelschiffsreederei vollkommen zurückgegangen. Nur die in der nahen Küstenfahrt beschäftigten kleinen Fahrzeuge, vornehmlich Kutter, Yachten, Ewer, die zum Teil den Frachtverkehr zwischen benachbarten Küstenplätzen vermitteln, haben sich auch noch in dem Zeitalter des Dampfers zu halten vermocht. Sie können noch bestehen, weil hier der Schiffer und Reeder, meistens ist es ein und dieselbe Person, mit seiner ganzen Familie mitarbeitet und daher die Betriebskosten sehr gering sind.

Es fragt sich nun, ob der Dampfer, der an die Stelle des Segelschiffs getreten ist, heute einen ähnlich blühenden Handel vermittelt, wie ihn einst die Segelschiffsreederei, ehe sie ihren Höhepunkt erreicht, inne gehabt hatte? Und leider trifft dies nicht zu.

Der Tonnengehalt der Dampfschiffe bleibt noch heute um die Hälfte zurück hinter dem der Segelschiffsreederei zur Zeit ihrer Blüte. Allerdings kommt die dreifache Transportintensität des Dampfschiffes hinzu, so dass man einen Rückschritt nicht feststellen kann, im Gegenteil sogar einen kleinen Fortschritt. Er ist aber im Gegensatz zu dem der Nordsee äusserst unbedeutend. Um so mehr, da die geographische Lage auch unter den veränderten Umständen nicht jeden Aufschwung des Verkehrs in der Ostsee ausschliesst.

Man sollte erwarten, dass das so schnell anwachsende Berlin und das so industriereiche Schlesien mit seinem steigenden Bedarf an Einfuhrgütern und seinem wachsenden Export ein Aufblühen des Handels und damit auch des

[1]) Vergleiche Jonas. „Handelspolitische Interessen der deutschen Ostseestädte von 1890—1890" in Münchener Volksw. Studien. 1902.

Dampferverkehrs in den baltischen Häfen hervorrufen würde.[1]) Wenn sich diese Entwicklung nur in so geringem Masse gezeigt hat, so liegt die Schuld eben daran, dass ein grosser Teil des Verkehrs nach den Nordseehäfen abgelenkt wird. Die Klagen hierüber kehren ständig in den Handelskammerberichten der Ostseestädte wieder. Lübeck litt schwer unter der Konkurrenz Hamburgs bis zur Fertigstellung des Elbe-Trave-Kanals. Sehr fühlbar machte sie sich auch in Stettin. Je mehr durch gute Verbindungen das Hinterland der baltischen Städte Hamburg näher gerückt wird, um so mehr reisst diese Handelsstadt den Verkehr an sich.

Die Ostseehäfen sind infolge ihrer Lage zu den Bahnen des Weltverkehrs gegenüber den Häfen der Nordsee stark benachteiligt. Aber sie können nicht einmal den Verkehr, der ihnen infolge ihrer Lage zufallen müsste, bewältigen. Dieser Umstand zeigt, dass zu einem kräftigen Aufblühen einer Handelsstadt nicht allein ein blühendes Hinterland genügt.[2]) Es kommen noch vorteilhafte Verbindungen mit dem Hinterlande und vorzüglich technische Einrichtungen des Hafens hinzu.

Häfen, die mit den modernsten Einrichtungen versehen sind, ziehen die Einfuhr und Ausfuhr entfernterer Verkehrsbezirke nach sich, als solche, die minder gut eingerichtet sind, obgleich sie den Verkehrszentren näher liegen. Man kann dieselbe Erscheinung auch in der Industrie beobachten. Eine Fabrik, die mit den modernsten Maschinen arbeitet, kann ihre Fabrikate billiger herstellen und infolgedessen auch sie an einem weitergelegenen Konsumtionsort absetzen, als eine Fabrik mit veralteten Einrichtungen, die eine so billige Herstellungsweise unmöglich machen. Mit diesen beiden Beispielen kann man die Nord- und Ostseehäfen vergleichen. Die Nordseehäfen haben die vollkommensten technischen Hafeneinrichtungen, die eine schleunige Abfertigung des stets wachsenden Verkehrs ermöglichen. Diese grosse Beschleunigung ist mit einer Verbilligung verknüpft, denn Zeit ist Geld. Allerdings wurden die Nordseestädte zu diesem profitablen Einrichtungen durch den enorm wachsenden Verkehr begünstigt.

[2]) Siehe Jonas a. a. O.

Anders war die Lage in der Ostsee. Mit dem nur langsam anwachsenden, ja zeitweise stillstehenden Verkehr ging auch eine langsamere technische Entwicklung Hand in Hand. Die Häfen wurden nur allmählich erweitert, der Ausbau von Wasserstrassen liess viel zu wünschen übrig. Die Folge davon war, dass die Nordseehäfen, wie wir gesehen haben, einen grossen Teil des Verkehrs, der natürlicherweise den Ostseestädten gehörte, an sich rissen.

Ein neues Emporblühen und eine einigermassen erfolgreiche Konkurrenz mit den Nordseehäfen sind nur zu erreichen: durch eine Vervollkommnung der Verbindungen mit dem Hinterlande und eine neue zeitgemässe Ausbauung der Häfen.

Es wäre deshalb zu begrüssen, wenn trotz der Eisenbahnen zahlreiche Binnenwasserstrassen angelegt werden würden. Der Transport auf dem Wasserwege ist trotz des so gewaltig entwickelten Eisenbahnnetzes für die Häfen von allergrösster Bedeutung. Neben den Wasserstrassen brauchen aber die Ostseehäfen noch, damit ihre Entwicklung einen günstigen Verlauf nehmen soll, eine Reihe technischer Anlagen, so geeignete Lösch- und Ladevorrichtungen, Vertiefung und Verbreiterung der Zugänge zum Hafen und des Hafens selbst. Auch die Einrichtung von Freibezirken gehört hierzu.

Eine weitere Schädigung der deutschen Reederei entsteht durch die steigende Besserung der wirtschaftlichen Lage Russlands. Durch den Bau zahlreicher Eisenbahnlinien werden die russischen Ostseehäfen dem Inneren Russlands nähergerückt. Gleichzeitig entwickelte sich seine Industrie bedeutend. Sie konsumiert grosse Mengen von Rohstoffen, die früher zur Ausfuhr gelangten. Derjenige Teil von Rohstoffen, der aber zur Ausfuhr bestimmt ist, wird heute von russischen Dampfern an ihren Bestimmungsort befördert. Deshalb sieht man in den Ostseehäfen viele

russische Schiffe. Im Gegensatz zu den Nordseehäfen überwiegt der Verkehr von ausländischen Schiffen in den deutschen Ostseehäfen den der deutschen Schiffe. Eine Tatsache, die sich besonders in Lübeck bemerkbar macht.

In erster Linie waren es aber die neuen Bahnen des Weltverkehrs, die Heranziehung überseeischer Länder mit ihren im Uebermass vorhandenen Produkten an Holz und Getreide, wodurch die Ostseeländer und damit ihre Reederei an Bedeutung einbüssten.[3]) Auch in Zukunft dürfte kaum ein Fortschritt der Reederei zu erwarten sein.

Alles, was die Reederei aber in der Ostsee verliert, gewinnt sie in viel höherem Masse in der Nordsee. Die so kurze Nordseeküste hat eine unendliche Wichtigkeit erlangt. Sie bildet das Tor von und zu Deutschland und auch das Tor zu dem östlich gelegenen Europa. Hierher konzentriert sich mit der Entwicklung der Eisenbahnen und Binnenwasserstrassen ein Verkehr, der für jede Form der Reederei die günstigsten Bedingungen liefert.

[3]) Siehe Peters, „Die Entwicklung der deutschen Reederei". Bd. II. Jena 1899.

Literatur.

Armstedt: Geschichte der Königlichen Haupt- und Residenzstadt Königsberg. Stuttgart 1899.

Barth: Die handelspolitische Stellung der deutschen Seestädte. Berlin 1880.

Beer: Allgemeine Geschichte des Welthandels. Wien 1860.

Cords: Die Bedeutung der Binnenschiffahrt für die deutsche Seeschiffahrt. Münchener Volkswirtschaftliche Studien. 1906.

Daenell: Die Blütezeit der deutschen Hansa. Berlin 1905.

Dullo: Gebiet, Geschichte und Charakter des Seehandels der deutschen Ostseeplätze seit Mitte dieses Jahrhunderts. Jena 1888.

Fitger: Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt, Jena 1902 und
Schiffbau und Seeschiffahrt in den letzten Jahren. Jena 1892.

Geluch: Geschichte der Seeschiffahrt. Leibach 1882.

Grunzel: System der Verkehrspolitik.

Haarmann: Die ökonomische Bedeutung der Technik in der Seeschiffahrt. Leipzig 1908.

Jonas: Handelspolitische Interessen der deutschen Ostseestädte von 1890—1900. In Münchener Volkswirtschaftliche Studien. 1902.

Lalisz: Technik und Wirtschaftlichkeit im Schiffahrtsbetriebe. Jena 1910.

Lüdicke: Die Entwicklung des Verkehrs im Kaiser-Wilhelm-Kanal und sein Einfluss auf die Schiffahrt der deutschen Ostseestädte Eithen-Anhalt 1908.

Markus: Die Seehäfen im heutigen Weltverkehr. Berlin 1886.

Münsterberg: Der Handel Danzigs. Berlin 1906.

Murken: Die Grundlagen der Seeschiffahrt.

Neumann: Die volkswirtschaftliche und soziale Bedeutung der Entwicklung in der Schiffsbauindustrie. Leipzig 1910.

Peters: Die Geschichte der deutschen Reederei seit Beginn dieses Jahrhunderts.

Rühlmann: Maschinenlehre. Berlin 1908.

Sartorius: Geschichte des hanseatischen Bundes. Göttingen 1902.

Scherer: Allgemeine Geschichte des Welthandels. Leipzig 1852.

Schlözer: Die Hansa und der deutsche Ritterorden. Berlin 1850.

Handelskammerberichte von Königsberg, Danzig, Stettin und Lübeck.

Lebenslauf.

Verfasser dieser Arbeit, evangelischer Konfession, wurde am 11. Mai 1889 zu Königsberg i/Pr. als Sohn des Handwerksmeisters Louis Wessel geboren. Er besuchte die Königliche Ober-Realschule und verliess dieselbe März 1909 mit dem Zeugnis der Reife.

Hierauf studierte er 3 Semester in Heidelberg, 1 in München und promovierte am 22. Februar 1912 in Heidelberg.

Es ist mir ein Bedürfnis, Herrn Prof. Dr. Gotheim für die Anregung und Förderung dieser Arbeit, welche er mir durch seinen Rat zuteil werden liess, sowie auch den anderen Herren Professoren meinen herzlichsten Dank auszusprechen.

MSH 27251

END OF
TITLE